U d'/of OTTAWA
39003005575864

NOS TROIS PORTS DU NORD

DUNKERQUE, CALAIS, BOULOGNE

DU MÊME AUTEUR

Renaud de Dammartin et la coalition de Bouvines (un grand feudataire). (Récompensé par l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres). Champion 1898. *Epuisé.*

Petite histoire de Boulogne-sur-Mer (Société typo-lithographique de Boulogne). 1899. *Epuisé.*

Les Corsaires. Mémoires et documents inédits. Récompensé par l'Académie des Sciences morales et politiques. (Mercure de France). 1908.

Les corsaires Dunkerquois et Jean-Bart, I, des origines à 1662. (Mercure de France). 1913.

Les corsaires Dunkerquois et Jean-Bart, II, 1662-1702. Récompensé par l'Académie des Sciences morales et politiques. (Mercure de France). 1914.

Ces messieurs du Cabinet, roman. (Mercure de France). 1905.

Les Dauphins du Jour, roman. (Mercure de France). 1906.

Les surprises du Bachelier Petruccio, roman. (Mercure de France). 1909.

Au temps des Châtelaines, poésies. (Lemerre). 1894. *Epuisé.*

La folle aventure, poésies. (Lemerre). 1900. *Epuisé.*

Les parfums du Coffret, poésies (Le Beffroi). 1911.

Comédie à Compiègne (avec Edouard Noël), un acte (Tresse et Stock). 1902.

Le Drame des Flandres, un an de guerre, 1er août 1914 au 1er août 1915, avec 5 gravures d'après des dessins d'Albert Lechat et des photographies (Perrin et Cie). 1915.

En Belgique, la zone de l'avant, 1915-1916. Académie française, prix Monthyon. (Perrin et Cie). 1918.

Dunkerque, ville héroïque, dans le passé, dans le présent. (Perrin et Cie). 1918.

Les pêches maritimes. Un tour sur le Dogger-Bank, avec une carte et 8 photographies (Bossard). 1918.

Visages de Villes, Flandre, Artois, Picardie, ouvrage de grand luxe, ill. à l'eau forte par Albert Lechat, préf. par Emile Verhaeren (Crès). 1920.

A L'IMPRESSION

Les corsaires Dunkerquois et Jean-Bart, III. (Mercure de France).

Les villes meurtries de Picardie (Van Oest).

LES GRANDS PORTS FRANÇAIS

7302

NOS TROIS PORTS DU NORD

DUNKERQUE, CALAIS & BOULOGNE

PAR

HENRI MALO

H
77
4

ANNEXE DE LA BIBLIOTHÈQUE
UNIVERSITÉ D'OTTAWA
uOttawa
LIBRARY ANNEX

PARIS
DUNOD, Editeur
Successeur de H. DUNOD et E. PINAT
47 ET 49, QUAI DES GRANDS-AUGUSTINS (6e)
1920

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.
Dunod 1920.

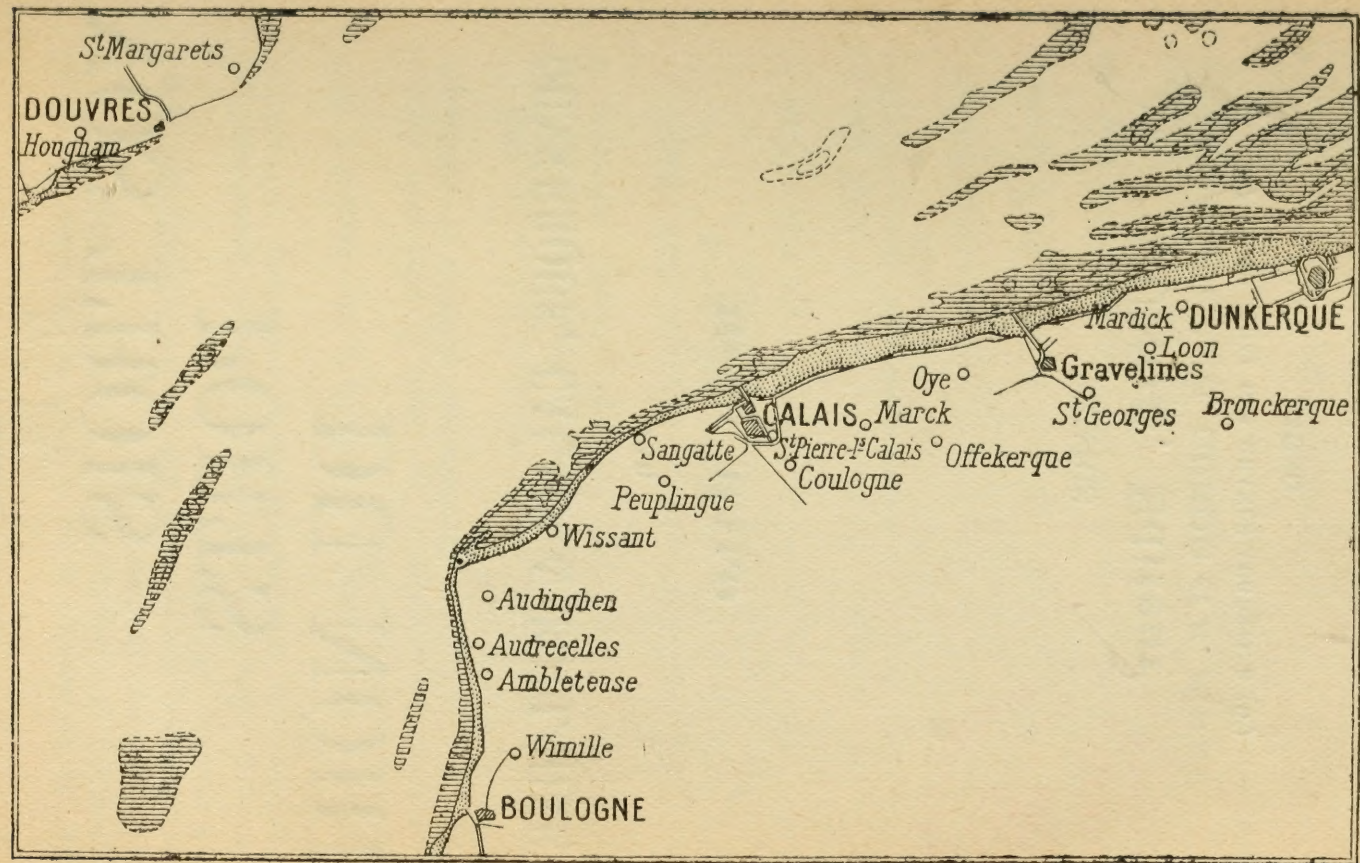


Fig. 1. — Les trois ports du Nord, Dunkerque, Calais, Boulogne, et le détroit du Pas de Calais

HE 557 .F7N3 1920

NOS TROIS PORTS DU NORD

DUNKERQUE

Je venais de visiter le port franc de Copenhague, ceux de Hambourg et d'Anvers, en compagnie d'une des plus hautes personnalités du monde maritime d'alors, au moins en ce qui concerne la marine marchande et tout ce qui s'y rattache. Nous arrivâmes à Dunkerque. Après une consciencieuse étude de notre grand port du Nord, mon interlocuteur résuma ainsi son impression :

— L'instrument est parfait... Il n'est pas immense, mais il est parfait.

L'éloge n'était pas mince dans la bouche d'un Marseillais qui connaissait tous les ports du monde en valant la peine, et ne perdait pas de vue celui dont il était originaire. Eloge juste, d'ailleurs, en dépit d'une restriction qui ne se trouvait que relativement exacte, puisque le plan adopté pour le port moderne de Dunkerque en a permis et en permet encore l'extension, dans des proportions adéquates à des besoins toujours croissants. Cette concordance entre l'accroissement d'un port et celui des besoins auxquels il doit répondre constitue la preuve la plus forte

de la nécessité de ce port, laquelle en fait un organe vital dans l'économie générale du pays.

Vérité évidente, dira-t-on. Peut-être pas autant qu'on serait tenté de le croire. Les exemples ne manquent pas où cette harmonieuse concordance entre le développement d'un port et l'accroissement de ses besoins ne s'est pas manifestée. On a assisté à ce spectacle paradoxal de ports dotés d'un outillage excédant de beaucoup les nécessités de leur trafic, à côté de ports dont, au contraire, l'aménagement s'avérait insuffisant pour le trafic qui s'y faisait. Dans l'un ou l'autre de ces deux cas, il avait été tenu compte moins des lois économiques inéluctables qui régissent la matière et de l'intérêt général du pays, que d'intérêts purement locaux, quand ils n'étaient pas simplement privés. Nous n'insisterons pas.

Un port, en effet, n'est pas une création arbitraire. On l'a dit : « Un port, ce n'est pas seulement de l'eau et des quais. » Il a fallu, pour qu'il grandît sur les côtes de notre vieux monde, l'effort continu et lent des siècles s'ajoutant aux siècles. Le choix de sa position était fatal. Il s'imposait envers et contre tous. Des raisons géographiques, des raisons économiques, et parfois, mais dans une moindre mesure, des circonstances historiques, en ont favorisé l'éclosion et le développement.

L'histoire du port de Dunkerque en fournit abondamment la preuve.

Lorsque les eaux qui avaient envahi la plaine de la Flandre maritime aux temps carolingiens se retirèrent peu à peu, lorsque la côte flamande se dessina et marqua enfin les limites de la terre et de l'océan à peu près telles que nous les voyons aujourd'hui, des

criques plus ou moins considérables l'échancraient. Celles par où s'écoulaient les eaux de menues rivières, le Nieulet, la Colme, l'Yser, et ce golfe profondément inséré dans les terres qui s'appela le Zwin, offrirent des abris naturels aux pêcheurs qui s'installèrent sur leurs bords. Le point où ils échouaient leurs barques fut généralement choisi par eux à quelque distance à l'intérieur des terres, là où le chenal accomplissait un premier coude en s'infléchissant derrière les dunes. Outre une protection contre les attaques directes des coureurs de mers, les bateaux y bénéficiaient encore d'une appréciable protection naturelle, en ce pays si complètement plat, si âprement battu par les grands vents du large qu'aucun obstacle ne brise dans leur course furieuse.

Ainsi se fondèrent les agglomérations qui s'appelèrent Calais, Gravelines, Dunkerque, Nieuport, Ostende et Bruges. A cette dernière ville, le Zwin, une véritable petite mer intérieure, donna d'emblée un avantage marqué sur ses voisines. Tandis qu'elles restaient de petits ports de pêche, Bruges devenait le grand port de commerce des Flandres, où toutes les marchandises provenant des quatre coins du monde alors connu affluèrent.

La physionomie de Dunkerque à cette époque ressemblait à celle des autres villes de la côte. Elle présentait le type classique du port fortifié du Moyen-Age : une ceinture de hautes murailles enserrant les maisons tassées les unes contre les autres et dominées par les tours des églises, des Maisons de Ville, des beffrois, des couvents ; le quai s'étendant au pied de la muraille, et, barrant le chenal qu'une chaîne fermait pendant la nuit, deux tours en haut desquelles

brûlait un feu de roseaux, « au secours et sollaigement des mariniers hantans la mer.»

Les mariniers se livraient surtout à la pêche, quelque peu au commerce, et, selon les circonstances, au brigandage qui sévissait en ces temps lointains avec une intensité notoire sur les mers du Ponant.

Un phénomène géologique, puis une circonstance historique, modifièrent ce cours des choses.

Le Zwin s'ensabla. La mer, d'année en année, s'éloigna de Bruges juqsu'à la laisser à sec. Un jour vint où le Zwin disparut complétement. L'île de Cadzand, qui en protégeait l'entrée, la masqua définitivement en se reliant à la terre ferme par ses deux extrémités de l'Orient et de l'Occident. Bruges cessa d'être un port de mer. Elle s'endormit. Elle mourut lentement. La prépondérance maritime de cette région passa à Anvers. Voilà pour le phénomène géologique.

Et voici pour la circonstance historique. Le jour où la révolte des Gueux enleva au roi d'Espagne la plus grande partie de ses possessions des Pays-Bas, l'occupation des provinces de Hollande et de Zélande et, par suite, du port de Flessingue, par les rebelles, les rendit maîtres de l'embouchure de l'Escaut. C'est-à-dire, pour employer une expression moderne, qu'Anvers fut radicalement embouteillée, et aussi inutilisable comme port de commerce que comme port de guerre sans la bonne volonté de ceux qui en détenaient les clefs. Or, cette bonne volonté faisait défaut. Il ne restait au roi d'Espagne sur la côte flamande que trois ports : Dunkerque, Nieuport et Ostende.

Pourquoi transporta-t-il le siège de ses armadas à Dunkerque plutôt qu'à Nieuport ou qu'à Ostende ?

Pourquoi y procéda-t-il aux travaux qui furent le point de départ d'un développement que les pires évènements purent parfois retarder, mais jamais entraver définitivement, et qui s'est continué jusqu'à nos jours ?

Ici, le facteur « géologie » intervient encore une fois. Les courants qui balaient les mers baignant ces ports courent parallèlement au rivage de l'Est à l'Ouest et inversement, suivant le flux et le reflux de la marée. Ils ont fini par creuser en éventail dans dans le sol sous-marin, à la sortie du détroit du Pas-de-Calais, de gigantesques sillons dont le tracé suit leur propre direction. Ce labour formidable s'étend sur une largeur de vingt kilomètres. Les élévations du sol qui séparent les creux des sillons constituent des bancs, les bancs de Flandre ; certes, ils rendent la navigation des plus périlleuses en ces parages, mais aussi ils ont, précisément en face de Dunkerque, déterminé la formation d'une rade magnifique, avec un fond de sable fin d'une excellente tenue.

Ce fut là que le roi d'Espagne décida de mouiller ses armadas, à l'abri non seulement des vents et des tempêtes, mais encore des flottes ennemies, anglaises et hollandaises, qui s'efforçaient de bloquer le port en fermant les passes de la rade. La présence des navires de guerre protégés par les bancs interdisait l'attaque directe du port et de la ville.

Alors, Dunkerque cessa d'être port de pêche et de commerce, pour devenir l'un des plus redoutables nids de corsaires de l'ancienne Europe.

Richelieu ne fut peut-être pas le premier homme d'Etat à en apercevoir l'importance au point de vue français, mais il fut certainement le premier, dans

les temps modernes, à orienter sérieusement et méthodiquement de ce côté la politique française. Mazarin persévéra d'autant plus volontiers dans cette tradition qu'il songeait à faire de Dunkerque un port de refuge, le cas échéant, pour son compte personnel. La ville fut plusieurs fois prise, perdue et reprise. En fin de compte, la politique française n'atteignit son but que sous Louis XIV.

A peine en possession définitive de la place qui, suivant son expression, lui avait heureusement fait retour, le grand roi y courut, la vit, l'admira, l'étudia. Après quoi il déclara à Colbert qu'il voulait qu'elle devînt « le plus beau lieu du monde ». Il ne l'entendait certes pas dans un sens esthétique.

Le roi, Colbert et Vauban s'attelèrent à la besogne : c'est assez dire qu'elle ne languit pas. En peu de temps, le bassin du Roi fut creusé, l'arsenal construit, le chenal approfondi, les deux bras des jetées projetés bien avant dans la mer à travers l'un des bancs de sable, et protégés militairement par un système complet d'ouvrages défensifs génialement conçus. L'outillage proprement dit dont on dota le port comporta tous les perfectionnements en usage à cette époque. Le système de canaux et d'écluses, soit pour favoriser la batellerie, soit pour faciliter l'écoulement des eaux intérieures, et par la même occasion déblayer le chenal, fut rationnellement conduit.

Un beau jour, le port de Dunkerque put recevoir un vaisseau de haut-bord, l'*Entreprenant* : le seul à bord duquel Louis XIV, qui revint à Dunkerque expressément pour cela, ait jamais mis le pied. Ce fut un triomphe pour Colbert. Ce grand ministre voyait enfin s'ouvrir sur la Mer du Nord le grand port qu'il

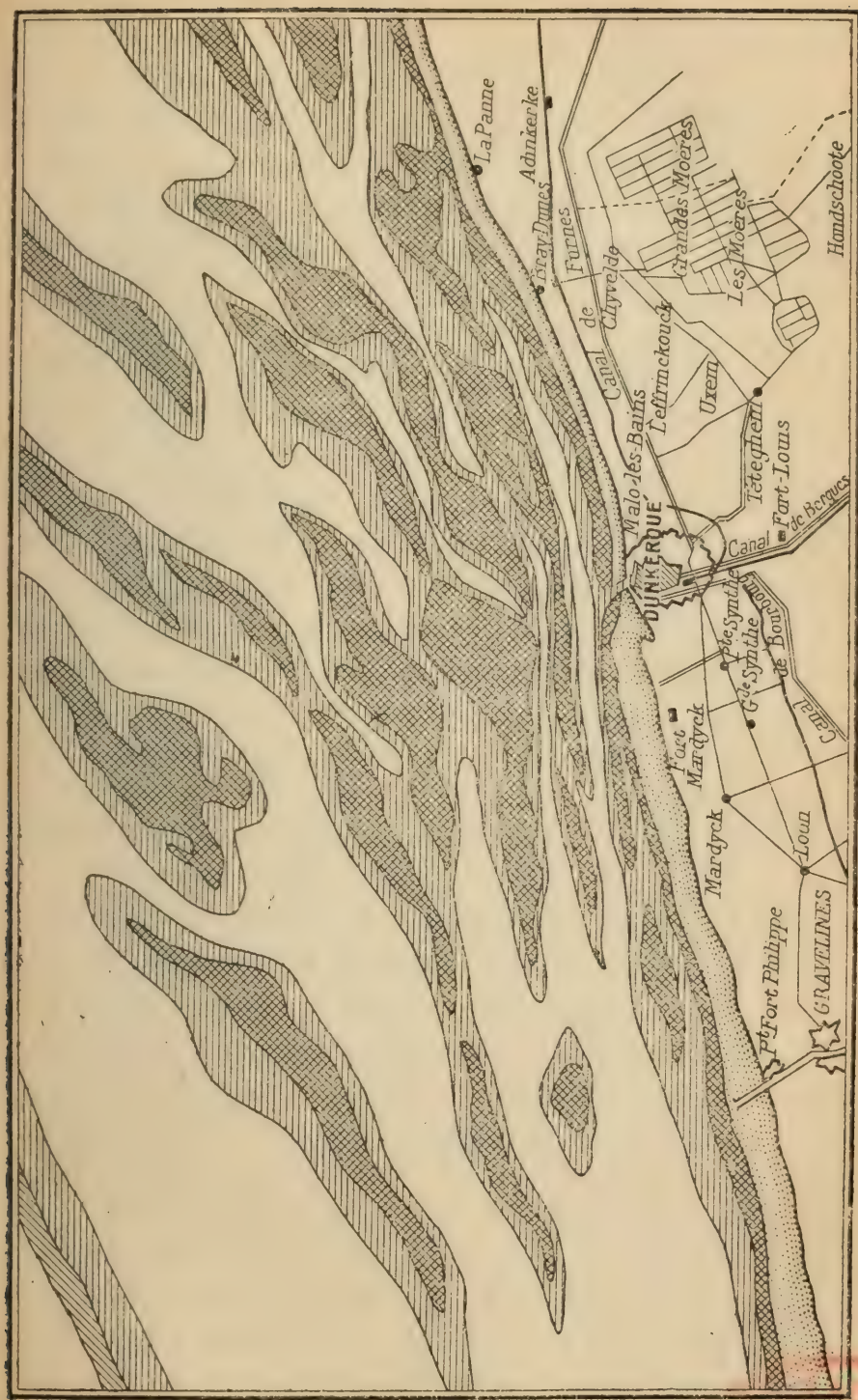


Fig. 2. — Les Bancs de Flandre et la rade de Dunkerque

UNIVERSITÉ D'OTTAWA

avait rêvé : port de guerre plus que port de commerce, qui prouva sa capacité de résistance aux efforts des Anglo-Hollandais pour le surprendre et le bombarder, notamment en 1694 et en 1695. La place elle-même devint le noyau d'un camp retranché, et l'ensemble de ces ouvrages fortifiés mérita d'être qualifié l'un des chefs-d'œuvre de Vauban.

Le port ne remplit que trop bien la mission qui lui incombait. Les Anglais ne le lui pardonnèrent pas. Au jour de la liquidation des revers qui marquèrent la fin du règne, ils en exigèrent la démolition. Ce fut la ruine.

Au cours du dix-huitième siècle, les Dunkerquois s'appliquèrent à s'en relever avec cette ténacité qui est l'un des traits les plus saillants de leur caractère. Mais après chacune des guerres malheureuses qui marquèrent cette période, chaque traité contint un article entraînant à nouveau l'anéantissement du port. Il en fut ainsi jusqu'à la guerre d'Amérique. Cette fois, le traité de Versailles effaça les hontes du règne précédent.

Rien n'entrava plus le relèvement du port, où l'on commença l'exécution de tout un programme de travaux. Une ère de prospérité économique s'ouvrait : en 1789, tandis que la population comptait 30.000 habitants, le mouvement du port se chiffrait par 1499 entrées, dont 647 navires français et 852 navires étrangers. Le minimum annuel d'armements en comportait 30 pour les Iles d'Amérique, 9 pour Bourbon et l'Ile-de-France, 5 pour la traite des nègres, 90 pour la pêche de la morue à Islande et à Terre-Neuve, 70 pour la pêche du hareng, 14 pour la pêche de la baleine, et une cinquantaine pour la pêche du poisson

frais. Les Dunkerquois trafiquaient avec l'Espagne, le Portugal, l'Angleterre, l'Irlande, l'Ecosse, la Hollande, la Norvège, Riga, la Suède, Dantzig, Hambourg, l'Italie, la côte occidentale d'Afrique et les colonies. Dunkerque, port et entrepôt, possédait alors 130 maisons de commerce, 24 manufactures de tabac, 7 amidonneries, 1 raffinerie de sucre, 4 salineries, 5 fabriques de bouchons, 8 corderies, 8 fabriques de chandelles, une savonnerie, une verrerie, une manufacture de pipes, 2 genièvreries, et plusieurs tanneries.

La Révolution arrêta cet essor. Les intrigues des villes voisines, jalouses de la prospérité de Dunkerque, aboutirent à la suppression de ses franchises et des privilèges dont jouissaient ses gens de mer : l'ancien régime, pour y attirer et y retenir les matelots étrangers, pour ne pas contraindre les Flamands indigènes, ne les avait pas assujettis à l'inscription maritime. Cete facilité leur étant supprimée, les étrangers émigrèrent pour la plupart. Le choix que Napoléon Ier fit de Boulogne comme centre de ses opérations maritimes contre l'Angleterre, sa tendresse pour Anvers où il dépensa des sommes considérables, ne favorisaient guère le port de Dunkerque : il connut alors une assez longue période de stagnation. En 1813, le mouvement du port n'est encore que de 73 navires jaugeant 11.057 tonneaux. Une tendance à l'amélioration se manifeste à partir de 1825. Mais vers le milieu du dix-neuvième siècle, le port, remis dans l'état où Vauban l'avait établi à la fin du dix-septième, commença à se relever énergiquement. Ce mouvement s'est particulièrement accentué au cours des trente annés qui ont précédé la grande guerre, au point que,

pendant cette période, Dunkerque s'éleva rapidement au troisième rang parmi les ports de France.

En 1844, le mouvement du port indiquait 197.298 tonneaux : la mise en service, en 1848, du chemin de fer qui unissait directement Dunkerque à Lille et à Paris, haussa en quelques années ce chiffre à 745.736 tonneaux pour l'année 1861. L'établissement d'un simple barrage, terminé en 1854, avait suffi pour transformer 800 mètres de quais d'échouage en un bassin à flot. Mais ce progrès devenait vite insuffisant. Dès 1855, le mouvement du port se chiffrait par 4.919 bâtiments jaugeant 429.129 tonneaux, pour 373.690 tonnes de marchandises. Le 14 juillet 1861, un décret affecta 15 millions à l'exécution de travaux d'agrandissement et d'amélioration : en 1875, aucun n'était encore terminé, et tous les crédits se trouvaient absorbés, surtout par les travaux de défense. En 1873, le mouvement des marchandises avait atteint 1.097.261 tonnes. De 1874 à 1891, l'accroissement moyen monte à 100.000 tonnes par an environ, sans aucun recul.

En présence d'un pareil accroissement, l'urgence de nouvelles mesures s'imposait. Le député et président de la Chambre de Commerce J-B. Trystram décida par ses instances M. de Freycinet, alors ministre des Travaux publics, à visiter le port. M. de Freycinet se rendit un compte exact de la situation. Il déclara :

— La question du port de Dunkerque dépasse les limites de cette ville, dépasse les limites du département, et est pour nous une question nationale. »

Le 31 janvier 1879, il obtenait des Chambres le vote d'une loi fixant à 50 millions le montant des dépenses

nécessaires, et déclarant d'utilité publique les travaux prévus : transformation du bassin de l'Ouest en darse n° 1, création des darses n°s 2, 3 et 4, et des cales de radoub n°s 2 et 4 ; construction à l'Est du port d'un bassin à flot à écluse simple et d'un arrière-bassin destiné aux navires désarmés ; approfondissement du canal de l'île Jeanty pour relier les darses n°s 1 et 2 au réseau des voies navigables de l'intérieur.

C'est ensuite l'écluse de l'Ouest dont l'insuffisance se fait sentir. Une décision ministérielle du 7 août 1887 reconnaît la nécessité de lui affecter 7.500.000 francs pris sur les 50 millions votés en 1879. La nouvelle écluse prend le nom d'écluse Trystram. Mais son exécution nécessite l'abandon des projets concernant les bassins de l'Est.

En 1890, le 26 août, nouveau décret affectant 4.900.000 francs à l'élargissement et à la reconstruction de la jetée de l'Est. Le 23 novembre 1898, nouvelle décision ministérielle approuvant la création, à l'Est de l'avant-port, de chantiers de constructions navales.

Mais déjà, en dépit d'un certain fléchissement provoqué, momentanément, à la fois par les changements apportés au régime douanier et par ceux adoptés dans le système de jauge des navires, il est nécessaire de prévoir l'insuffisance de tous ces travaux, en présence des progrès constants réalisés par le trafic du port : 1.485.232 tonneaux de jauge et 1.180.104 tonnes de marchandises en 1879 ; 3.424 434 tonneaux de jauge et 2.998.904 tonnes de marchandises en 1898.

La Chambre de Commerce étudie un programme d'extension à vaste portée, très intelligemment conçu, et dont elle prévoyait la réalisation par étapes

successives, au fur et à mesure des besoins. La difficulté résidait dans ce fait qu'il lui fallait obtenir des pouvoirs publics l'autorisation de déplacer les fortifications, et les canaux servant à écouler à la mer les eaux de l'intérieur du pays. Ce double obstacle interdisait tout agrandissement des établissements maritimes. Il fut renversé. La Chambre de Commerce obtint l'autorisation souhaitée et le déplacement de l'obstacle. La dépense montait à 26 millions, dont 18 affectés aux ouvrages militaires (loi du 24 décembre 1903).

Les travaux prévus une fois terminés, il fallut obtenir encore un vote des Chambres (loi du 5 février 1910) pour la construction d'une darse n° 5, à laquelle 14 millions furent affectés. Cette darse est aujourd'hui achevée. Elle a été livrée à l'exploitation en 1915, en pleine guerre.

Le mouvement des marchandises ayant atteint 3.353.843 tonnes en 1907 et 3.584.145 tonnes en 1913, il fallut une fois de plus prévoir une nouvelle extension du port et obtenir les lois nécessaires pour permettre la réalisation de chaque étape du projet.

Deux par deux, les nouvelles darses seront réunies à un bassin d'évolution. On construira une nouvelle écluse à sas, un port de marée creusé à la cote (— 8), trois grandes formes de radoub, et un avant-port formé par deux jetées dont l'une sera le prolongement de la jetée de l'Est actuelle, et dont l'autre, se détachant du port de l'Ouest, viendra perpendiculairement à sa rencontre. Le canal de l'île Jeanty se prolongera en bordure des darses, pour les mettre directement en communication avec le réseau des canaux de Flandre par le moyen d'écluses. Ces prévisions à

longue portée se réaliseront sans doute plus tôt qu'on ne peut l'imaginer : la nécessité les imposera.

A la veille de la guerre de 1914, le port de Dunkerque occupait donc le troisième rang parmi les ports de France. Encore ne possédait-il pas de ces lignes postales et de ces lignes de passagers desservies par des bâtiments de grandes dimensions, qui permettent d'inscrire au mouvement du port de forts tonnages, sans que le trafic des marchandises en soit augmenté pour cela. Si l'on compte la proportion entre la quantité de marchandises transportées et le tonnage de jauge des navires, on la trouve, en effet, pour l'année 1906 par exemple, de 74 pour cent pour Dunkerque, de 68 pour cent pour Bordeaux, de 43 pour cent pour Marseille, de 42 pour cent pour Le Havre, de 17 pour cent pour Boulogne et de 5 pour cent pour Cherbourg. Il importe de ne pas négliger ce point de vue.

Le rapide coup d'œil que l'on vient de jeter sur les conditions de l'établissement du port de Dunkerque, et de son développement jusqu'à devenir le « parfait instrument » qu'il est de nos jours, donne une idée de l'immense labeur et du puissant effort également nécessaires pour créer un port. Rien de moins arbitraire, répétons-le. Il y faut non seulement des conditions naturelles, géologiques et géographiques, des possibilités économiques, le concours de circonstances historiques, mais encore le temps, le travail et l'argent.

Il est malaisé de chiffrer le capital que représente un port comme celui-là, parvenu à un degré d'efficacité inégalé dans le passé, mais qui n'est cependant pas définitif. Car un port qui vit est toujours en état

de transformation. Mais, par l'exemple de Dunkerque, on se rend aisément compte de l'énormité de ce capital.

Il nous est légué par le passé. Nous avons le devoir de le faire fructifier, et, à notre tour, de le léguer accru aux générations qui viendront après nous.

*
* *

C'est un spectacle toujours majestueux, toujours émouvant, que celui d'un navire qui sort d'un port, ou qui y entre. L'allure lente du bâtiment, la puissance de sa coque, la hauteur de sa mâture qui écrase les parapets des jetées, donnent l'impression de majesté. L'émotion vient de la pensée du départ à l'aventure si le navire quitte le port, et du sentiment que le beau voyage est fini, s'il y revient. C'est là un des points sensibles de la poésie de la mer.

Combien de fois, de la terrasse de Malo-les-Bains, ou du haut des dunes qui flanquent le port immédiatement à l'Est, n'ai-je pas contemplé ce beau spectacle ! A l'heure du couchant surtout, il prend un caractère grandiose. Au large, au-delà des mille à douze cents mètres qui marquent la limite de la rade dont la longueur occupe, à gauche et à droite, une étendue d'une vingtaine de kilomètres, des lignes blanches de brisants signalent quelques-uns des bancs de sable étagés à cet endroit sur six rangées depuis la côte jusqu'à la pleine mer. Deux passes donnent accès à la rade : par celle de l'Est, du côté de Zuydecoote, n'entrent guère que les petits bâtiments ; les plus gros utilisent tous celle de l'Ouest ou de Mardyck, plus large et plus profonde.

Une fois en rade, ils trouvent une profondeur d'eau

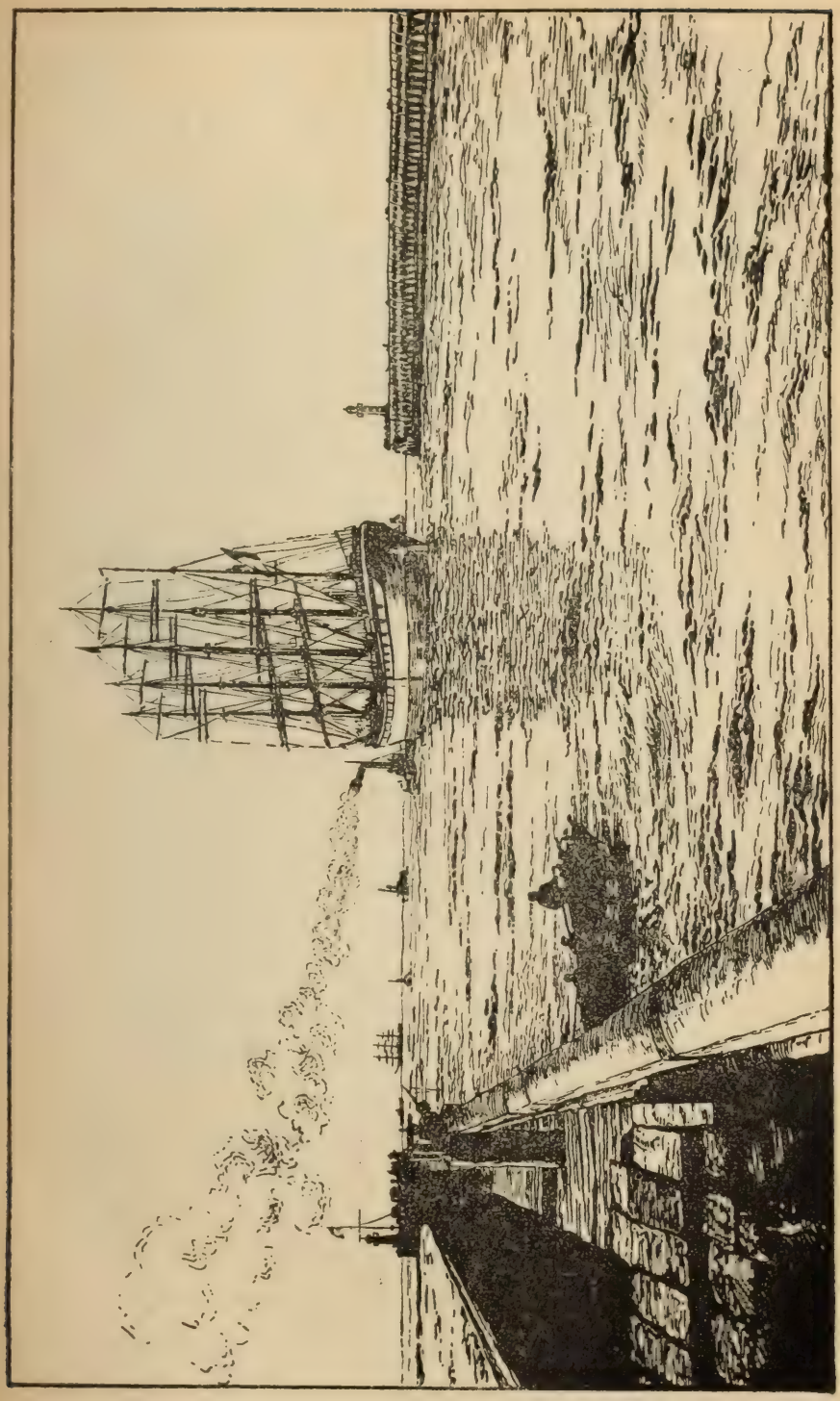


Fig. 3. — Dunkerque : entrée du port ; le cinq-mâts *France*

de 12 à 18 mètres, à basse mer. Leur route est soigneusement balisée ; même sans l'aide d'un pilote, ils ne doivent pas pouvoir se tromper. Ces deux pontons, striés de bandes rouges et noires, dont l'un porte une sphère rouge en tête de mât et l'autre un mât militaire peint en rouge, ce sont le *Dyck* et le *Snouw*, les deux bateaux-feu mouillés à trois milles marins l'un de l'autre, et qui donnent, pris l'un par l'autre, l'alignement de la passe de l'Ouest. Le *Ruystingen*, rouge et noir avec une sphère rouge en tête de mât, le *Sandettié*, uniquement rouge, et quatorze bouées disposées sur deux lignes, complètent le balisage de la rade, en y ajoutant cinq bouées pour la passe de Zuydecoote. En cas de brume, des sirènes, des cloches sous-marines beuglent et tintent ; les navigateurs savent bien les reconnaître, de même que les feux rouges, verts ou blancs, qui s'allument dès que le soir tombe, brillent de ci, de là, fixes ou à éclipses, et marient leurs lumières aux deux feux fixes des têtes des jetées, à celui de la tour du Leughenaer, et au feu tournant du grand phare. Haute de 59 mètres au-dessus des plus hautes eaux, sa lanterne, qui s'éteignit pendant cinq ans, balaie l'ombre de ses lumineux regards qui frémissent à la crête dansante des vagues ; les rayons qu'elle darde se perçoivent jusqu'à plus de vingt milles en mer. Le jour où, après cinq ans écoulés, elle se ralluma, il sembla que l'on renaissait à la vie, qu'elle dispersait définitivement les cruelles angoisses de la guerre, et chassait à jamais les tristesses et les dangers.

La rade ! Combien de scènes imposantes ne se sont pas déroulées sur ses eaux, depuis le temps où Farnèse, duc de Parme, « le cauteleux Italien » comme

l'appelaient ses contemporains, y réunissait les navires destinés à renforcer les galions de l'Invincible Armada de Philippe II, et qui ne purent même pas leur porter secours dans le grand désastre ! Combien s'échouèrent alors sur la grève, combien d'épaves, combien de cadavres de matelots et de soldats ! Parfois, le hasard d'une fouille ou d'un déblaiement, celui d'une basse mer après un ouragan qui a remué les profondeurs sous-marines, laissent encore découvrir des restes de membrures, des pierriers rouillés, des fragments du bronze des canons timbrés aux armes de leur maître.

La rade ! Là, le Renard de la Mer, le fameux Michel Jacobsen et son héroïque neveu Jean Jacobsen, et Mathieu Rombout, et Josse Pietersen, et tant d'autres, devenus vice-amiraux d'Espagne où certains connurent les honneurs de sépultures quasi royales, défièrent les lourds vaisseaux hollandais des plus illustres capitaines de mer à qui Messieurs les Etats-Généraux des Provinces-Unies confiaient leurs flottes. L'illustre Tromp lui-même s'évertua contre eux sans grand succès. Là, Jean Bart, Forbin, le chevalier de Saint-Pol, Cornil Saus, corsaires et officiers du roi, garaient les frégates légères sur lesquelles ils harcelaient le commerce maritime de l'ennemi ; se riant du blocus, ils volaient, audacieux, « le boute-feu à la main », par-dessus les bancs, et traversaient les lignes des lourds vaisseaux dont la masse pesante ne pouvait bloquer que les passes. Là, le poétique Prétendant, le jeune et brillant Charles-Edouard, assista à l'effondrement de ses espérances, lorsque la tempête dispersa, brisa les bâtiments de l'expédition que, sans enthousiasme d'ailleurs, le roi de France avait pré-

parée pour le replacer sur le trône de ses pères. Que de souvenirs ! Quelles épopées dont l'histoire même a l'allure des plus belles légendes !

Vint la guerre de 1870. Les plus grosses unités de la marine de l'Etat purent rester sur rade sans inconvénient pendant des semaines entières, mouillées, sous la protection des bancs. Elles embarquèrent 20.000 hommes de troupes, et tout le matériel de l'armée du Nord, pour aller les débarquer à Cherbourg.

On eût pu croire de pareils tableaux ensevelis à jamais dans le passé : la grande guerre nous les a restitués, plus amples, plus tragiques, et la rade de Dunkerque a prouvé une fois de plus les grands services militaires qu'elle est susceptible de rendre. On vit d'abord des files de grands paquebots transatlantiques, évacuant des troupes ou amenant des renforts, le jour où les voies ferrées furent coupées. Puis, les monitors trapus, les croiseurs rapides, les torpilleurs et les destroyers, lévriers de mer dont le poitrail soulevait une montagne d'écume blanche, et l'essaim des chalutiers dragueurs de mines, revinrent par centaines mouiller au gîte, dans les intervalles de leurs missions. Ils s'élançaient de là pour bombarder les lignes allemandes fixées sur la rive droite de l'Yser où la ruée des Barbares avait été arrêtée ; ils couraient à la chasse des sous-marins ennemis qui osaient jusque dans les passes semer leurs chapelets de mines. Une nuit du mois d'avril 1917, à la lumière blanche des fusées éclairantes qui firent un instant le plein jour, à la lueur des coups de canons tirés par les navires allemands qui avaient pénétré dans la rade, l'héroïque torpilleur l'*Etendard*, commandé par le lieutenant de vaisseau Mazuré, courut bravement au sacrifice cer-

tain, et succomba sous le nombre. Enfin, spectacle nouveau dans l'histoire, le vol des grands hydroplanes dominant les eaux, se mêlait à celui des goëlands étonnés et des mouettes curieuses et piaillantes.

L'activité du port fut telle que, durant le printemps de 1916, par exemple, on compta plus de 250 entrées de navires par mois.

Voilà les souvenirs ineffaçables que nous vîmes s'ajouter à ceux d'autrefois, et que le spectacle de la rade évoquera désormais aux yeux de quiconque sait regarder au-delà des choses.

Quittant la rade, le navire qui entre au port de Dunkerque pénètre dans le chenal par une ouverture de 130 mètres, comprise entre les musoirs des jetées. Cet écartement va s'élargissant jusqu'à 200 mètres, lorsque l'on arrive à la hauteur du grand phare qui se dresse sur la droite, à l'entrée de la jetée de l'Ouest. A gauche, on dépasse les vastes chantiers de constructions métalliques exploités par la Société des Ateliers et Chantiers de France. Ils occupent une superficie de onze hectares. Le tintamarre des coups de marteau résonnant sur les tôles s'entend au loin comme un bruit d'élément. On y construit des bâtiments nouveaux. On y exécute sur place toutes réparations intéressant la coque, la machine ou le gréement. Leur outillage est des plus *up to date*, des plus perfectionnés. Ils peuvent produire annuellement de 45.000 à 60.000 tonneaux de jauge. Une station électrique centrale de force et de lumière actionne les ateliers, qui peuvent suffire au service de huit cales de construction, et sont susceptibles de mettre en œuvre 30.000 tonnes de matières premières par an. Ils ont reçu et exécuté des commandes pour la marine an-

glaise, ce qui constitue, pour la valeur de leur outillage et de leurs produits, un singulier éloge. Pendant la guerre, ils accomplirent un véritable exploit : au mois d'avril 1918, après trois ans et demi de bombardements variés et ininterrompus, ils lancèrent un vapeur de charge de 19.000 tonnes de déplacement et de 145 mètres de long, c'est-à-dire le plus grand cargo de la flotte marchande française.

Ce bâtiment était en chantier depuis de longs mois. On ne devait pas tarder à procéder à son lancement, lorsque les Allemands déclanchèrent leur grande offensive du printemps. Il fallait se hâter, à tout évènement, car le plan ennemi menaçait directement la ville. Tout le monde redoubla d'ardeur. Le 24 avril, à midi, devançant d'un bon mois la date prévue, le navire fut mis à l'eau. Les Allemands avaient tout tenté pour empêcher cette opération. Par canon, par avion, ils ne cessaient de bombarder les chantiers. La nuit qui précéda le lancement, ils procédèrent à une attaque de grand style par une escadrille de gothas ; on les attendait : ils furent repoussés. Prévenus qu'aussitôt après le lancement le navire devait être remorqué à Cherbourg, ils avaient semé sur la route qu'il devait parcourir un large champ de mines : cette manœuvre retarda le départ de vingt-quatre heures, le temps pour nos dragueurs de relever les mines : ils durent le faire sous le feu de l'ennemi. Le cargo parvint heureusement à Cherbourg. Et ce succès maritime se produisit au lendemain même de la grave déconvenue infligée à l'ennemi par la marine britannique à Zeebrugge. Décidément les Allemands jouaient de malheur sur cette mer où ils avaient imprudemment placé leur avenir !

Le chenal où le navire entrant au port s'est engagé mesure 950 mètres de longueur ; sa profondeur d'eau utilisable atteint 8 m. 90 en morte-eau, 9 m. 90 en vive-eau ; elle suffit pour les plus gros bâtiments de commerce ou de guerre ; on compte l'augmenter encore de 3 mètres par des dragages, de manière à permettre aux navires d'évoluer dans le chenal à toute heure.

Un avant-port le continue, long de 1250 mètres, bordé de quais en maçonnerie ou en charpente, offrant au commerce une longueur utilisable de 2.017 mètres. Après avoir traversé l'avant-port, le navire laisse sur sa gauche la vieille tour du Leughenaer, ou tour du Menteur. Ce qualificatif se retrouve assez fréquemment au bord de la mer dans cette région. Boulogne, par exemple, possède un Coin Menteur où l'on est particulièrement éventé, et l'une des dunes de la Flandre belge s'intitule aussi le Leughenaer. Sur celui de Dunkerque, un feu fixe brille la nuit. La Chambre de Commerce y a fait installer un observatoire et un signal horaire qui permettent aux navigateurs de prendre une comparaison et de régler leurs chronomètres. Au pied de la tour, les vieux marins aiment venir se conter des histoires, se remémorer le passé ou discuter les événements du jour ; ils peuvent lire, gravés sur une plaque de marbre, les noms de ceux qui furent décorés de la Légion d'Honneur pour actes de sauvetage. La liste en est longue, car cette forme active de l'altruisme est de tradition parmi ces braves gens.

Un peu plus loin, sur le même quai, se dresse le minck, la halle aux poissons. L'origine de ce minck est curieuse, et vaut qu'on la rappelle. Jadis, la criée

se faisait à l'envers, si l'on peut dire. C'est-à-dire qu'au lieu de procéder par enchère montante, le crieur partait d'un chiffre élevé, qu'il abaissait jusqu'à ce que quelqu'un dans l'assistance criât : « Minck ! », mot flamand signifiant : « Mien ! » Le minck est le domaine des « bazennes », des dames de la halle, qui arborent aux jours de fête de magnifiques costumes, dont elles ont mille fois raison de conserver avec un soin jaloux la pittoresque tradition. Le minck s'élève à peu près à l'emplacement des anciennes murailles et de la porte du Nord, sous laquelle passait Jean Bart au retour de chacune de ses victorieuses croisières. La porte du Nord n'a pas été détruite lorsque l'on abattit les fortifications : on la transporta dans la cour de l'Hôtel de Ville, où elle se voit toujours. Le grand escalier de ce monument est éclairé par un fort beau vitrail, qui représente l'un de ces glorieux retours du héros dunkerquois par excellence.

Selon le bassin auquel il est destiné, le navire y pénètre par l'écluse de la Citadelle, par l'écluse Guillain, où par l'écluse Trystram.

L'écluse de la Citadelle donne accès au bassin du Commerce, et de là au bassin de l'arrière-port et au bassin de la Marine. En ce dernier, accroupis devant les bâtiments qui garnissent le quai comme des chiens de garde devant leur niche, les navires de la défense mobile se tiennent au repos pendant les intervalles de leurs croisières : torpilleurs, contre-torpilleurs et sous-marins. De l'autre côté du quai, une grille s'ouvre sur le Parc de la Marine. Il ne reste, du vaste établissement fondé par Colbert, qu'un modeste jardin public, où un kiosque classique abrite les musiciens qui viennent y donner

des concerts ; dans un coin discret, un buste mélancolique et charmant rappelle le souvenir de la douce Caroline Angebert. Femme d'un commissaire de la Marine, passionnée de poésie, elle s'enthousiasma pour M. de Lamartine ; elle fut l'un de ses meilleurs agents électoraux lorsqu'il fit triompher sa candidature dans le canton de Bergues. Elle vécut là, dans ces bâtiments qui n'ont pas changé depuis Louis XIV, depuis le temps où le commissaire Vergier, un ami de La Fontaine, y composait de petits vers bachiques, car il ne lui suffisait pas d'aimer la réalité de la bonne chère et de la vie joyeuse : il lui fallait encore les chanter sur des rythmes légers. L'Hôtel de la Marine semble se dissimuler dans la verdure. Combien d'illustres personnages en franchirent le seuil, amiraux fameux, intendants célèbres ? Devant cette porte s'arrêta la voiture qui amenait en grand secret un mystérieux chevalier de Saint-Georges, qui n'était autre qu'un roi d'Angleterre occupé à reconquérir sa couronne. Là, Jean Bart délibéra avec le maréchal de Villeroy ; et son fils, François Bart, y mourut vice-amiral de France, ayant atteint les limites de la vieillesse, chargé d'ans, d'honneurs et de gloire. Ici aussi, combien de souvenirs endormis dans ces pierres discrètes !

Le bassin de l'arrière-port, que dessert, outre celui de la Marine, l'écluse de la Citadelle, est le nid d'où s'élance le vol des blanches goëlettes voguant vers l'Islande. Elles y vont pêcher la morue. La manière dont les pêcheurs dunkerquois préparaient ce poisson donnait à sa chair une blancheur qui en faisait la réputation ; il ne serait peut-être pas heureux que cette tradition se perdît. Plus tard, anxieusement attendues,

les goëlettes rentrent les unes après les autres, et désarment. Le reste de l'année, leurs coques serrées l'une contre l'autre comme un troupeau pressé, elles dressent vers le ciel leurs fines mâtures ; dans leurs cordages et dans leurs vergues, le vent de mer chante tout l'hiver sa chanson monotone et captivante.

L'écluse de la Citadelle est la plus ancienne des trois qui font communiquer l'avant-port avec les bassins. Elle fut mise en service en 1833. Sa largeur est de 13 mètres, pour une longueur de sas utilisable de 50 mètres ; son seuil est établi à la cote (— 0 m. 45).

L'écluse Guillain et l'écluse Trystram donnent accès aux bassins Freycinet, qui sont les bassins du port moderne. La première fut ouverte au commerce le 31 octobre 1880, en présence du ministre des Travaux publics, Sadi Carnot. Large de 21 mètres, la longueur utile de son sas est de 117 mètres, divisible en deux parties, respectivement de 77 et de 40 mètres ; son seuil, établi à la cote (— 1 m. 55), donne des tirants d'eau de 6 m. 45 à 7 m. 45 à marée haute. Ses deux rives communiquent par des ponts tournants à deux volées, de 2 m. 50 de largeur de voie charretière. Elle est accompagnée de six cabestans pour faciliter la manœuvre des navires.

De l'écluse Trystram on peut parler aujourd'hui comme à la fin du règne de Louis XIV on parlait de la fameuse écluse Bleue du canal de Mardyck : elle constitue l'un des plus beaux ouvrages de ce genre actuellement existants. Son inauguration date du 13 septembre 1896. Elle est large de 25 mètres ; son sas présente 170 mètres de longueur utile, divisible en deux parties de 100 et 70 mètres ; son seuil, établi à la cote (— 5 m.), assure des tirants d'eau de 10 à

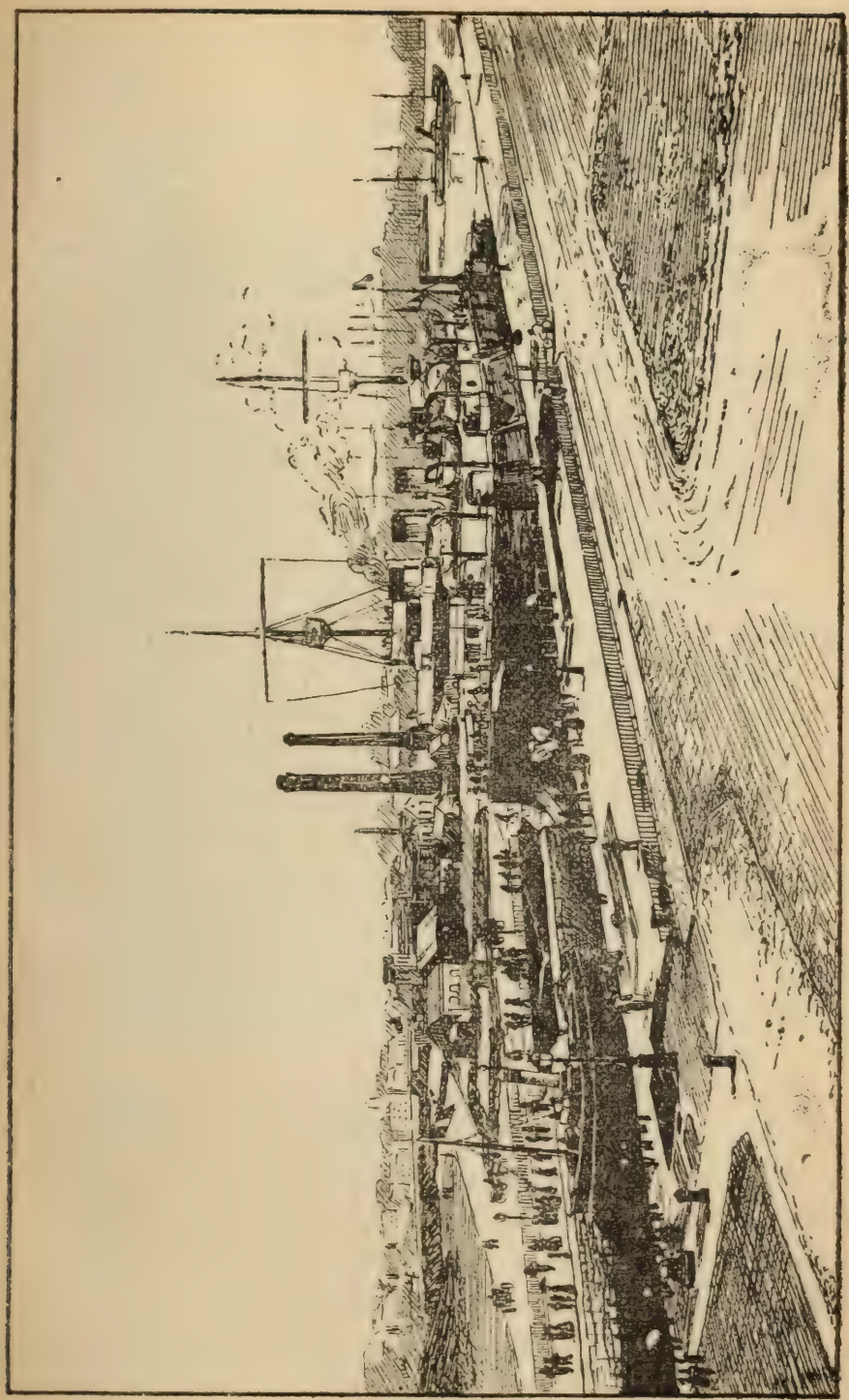


Fig. 4. — Dunkerque : écluse Trystram ; sortie du *Pothuau*

11 mètres à marée haute. Le pont tournant à deux volées qui franchit le sas aval est muni d'une voie ferrée ; les maçonneries sont prévues pour permettre d'établir sur l'autre sas un second pont semblable au premier lorsque le besoin s'en fera sentir. Les fondations descendent à la cote (— 11 m.), et ont absorbé 6.300 pilots et 25.000 mètres cubes de béton. Six cabestans de 2 à 5 tonnes garnissent les côtés de l'écluse. Toute la manœuvre des appareils, portes, pont, cabestan et vannes, s'accomplit à l'eau comprimée. Si l'on y comprend 452 mètres de quais fondés sur caissons à air comprimé aux abords de l'écluse, la dépense occasionnée par ce magnifique ouvrage s'est élevée au chiffre de 9.500.000 francs.

Les écluses passées, le navire est entré dans les bassins, dont la surface d'eau totale atteint 43 hectares. On a vu comment l'écluse de la Citadelle donne accès aux anciens bassins, du Commerce, de la Marine et de l'arrière-port. Sur les bassins Freycinet, où l'on pénètre par les écluses Guillain et Trystram, s'inscrit l'alternance des darses et des môles où l'activité du port moderne se concentre. Trois écluses à sas, l'une au fond de l'arrière-port, les deux autres au fond des darses 1 et 2, assurent la communication des bassins avec les canaux.

Une fois leur chargement ou leur déchargement opéré, les navires de rivière, péniches et bélandres, se répandent sur le réseau des canaux de l'intérieur. Troupeau cyclopéen, elles s'entassent parfois, étrangement serrées, jusqu'à couvrir presque la superficie des bassins qui leur sont spécialement affectés ; leurs masses pesantes semblent ne plus former qu'un tout homogène, d'où s'élancent les mâts où flotte une petite

flamme de couleur, que coupent verticalement en tranches les énormes safrans des gouvernails, et que piquent, çà et là, de notes pimpantes et joyeuses les petites cabanes fleuries et fraîchement peintes où habitent les bateliers avec leur famille. C'est tout un monde à part qui vit là, avec ses mœurs, son langage, ses habitudes différant de ceux des terriens.

Les grandes bélandres portent des chargements de 300 tonnes et ont un tirant d'eau de 1 m. 80. Tous les ouvrages de navigation intérieure ont été calculés pour leur permettre de passer sans difficulté. Quelques chiffres feront comprendre l'importance capitale qu'il y a, pour un port, à être relié à un réseau de canaux et de rivières navigables. Hambourg et Anvers le prouveraient suffisamment. Ici, le chiffre des bateaux de rivière ayant franchi les écluses reliant les bassins aux canaux est, pour 1913, de 10.878 unités, jaugeant 3.083.701 tonneaux, et chargées de 1.139.185 tonnes de marchandises. Voilà qui est concluant. Encore convient-il de signaler que, bien que par les canaux qui y aboutissent Dunkerque soit en communication avec tout le reste du pays, cependant les transports par eau ne dépassaient pas Cambrai, Denain, Valenciennes, Saint-Amand, Douai, Pont-à-Vendin, Lille, Roubaix, Saint-Omer et Armentières. Il y a plus et mieux à faire sous ce rapport pour la batellerie de Dunkerque ; on a raison de s'y préparer, nous verrons un peu plus loin par quels moyens.

Sur les darses se hérisse la forêt des cheminées énormes, des ventilateurs puissants, des mâts où quelque araignée fabuleuse aurait tissé le réseau des cordages. Le bariolage des flammes et des pavillons flotte gaiement à la brise ; les coques s'enfoncent ou

émergent jour à jour, suivant les progrès du chargement ou du déchargement. Les ailes des hélices, quelque ancre suspendue à la proue, semblent gigantesques, à les voir de près, au repos. Et ce sont les grands navires revenus des longues navigations lointaines, ou se préparant à les affronter à nouveau.

Seule, la darse 4 a dû subir un aménagement spécial pour recevoir les bâtiments chargés de matières dangereuses ou inflammables. Un barrage flottant en ferme l'entrée. Le pétrole des navires-citernes est aspiré, puis refoulé dans une canalisation souterraine qui aboutit aux réservoirs de l'Entrepôt situé à Petite-Synthe, l'une des agglomérations de la banlieue de Dunkerque. D'autres barrages isolateurs permettent de constituer aux navires chargeant ou déchargeant des matières inflammables une ceinture de protection individuelle : ce sont des flotteurs en bois de 10 mètres de longueur, munis d'un rideau métallique de 60 centimètres de hauteur à moitié immergé en temps ordinaire.

Un mouvement ininterrompu de matériel roulant animait les quais, que garnissait un réseau de plus de 56 kilomètres de voies ferrées, chiffre dépassé depuis, comme on le verra tout-à-l'heure. La circulation y est aisée dans toutes les directions, grâce à des lignes transversales et à des plaques tournantes. Des aiguilles les relient directement à celles de la gare. Les locomotives amènent les trains au droit des navires ou des hangars. Ces facilités, cette organisation pratique donnent aux opérations du transbordement des marchandises un maximum de rapiditié et d'économie. En 1912, on acheva la construction de la gare maritime, au sud des darses 3, 4 et 5 : là, les

voies ferrées du port se raccordent aux lignes de Dunkerque à Lille et de Dunkerque à Paris.

Les voies ferrées bordent vingt-et-un hangars qui couvrent une superficie de 33.760 mètres carrés. De plus, à lui seul, le hangar affecté à la réception des textiles s'étend sur 32.500 mètres carrés. L'accès en est commode. La manutention des marchandises s'opère à couvert, grâce à des auvents qui surplomblent la voie ferrée longeant chaque hangar. L'entrepôt réel des Douanes offre 4.000 mètres carrés de surface de plancher, en quatre magasins dont deux sont à sous-sol et deux à étage. Deux vastes bâtiments rectangulaires dressés sur le terre-plein central du môle 1, servent d'entrepôt réel des sucres, muni de 16 tire-sacs hydrauliques de 100 kilos de force nominale pour aider à la manipulation des marchandises. Chacun de ces bâtiments peut contenir 230.000 sacs de 100 kilos, soit un poids total de 46.000 tonnes. Sur le terre-plein central du môle 2, cet autre bâtiment qui sert d'entrepôt des laines peut en contenir 17.000 balles, du format de celles provenant de l'Amérique du Sud, et l'on y trouve encore une salle d'exposition et une salle de vente publique. A la suite de cet entrepôt des laines, et comme une conséquence naturelle, s'élève une bergerie susceptible de loger 2.400 moutons à la fois, à raison de 400 par travée ; l'importation en avait été de 80.000 têtes en 1896, et c'est de là que l'on avait conclu à la nécessité de la bergerie. Quant aux bœufs et aux chevaux, on les loge à raison de 160 à 180 têtes à la fois dans une partie du hangar 3, aménagé en écurie.

Dominant l'animation des quais le long des hangars et le long des navires, les grands bras rigides des

grues vont et viennent parmi le déclanchement des chaînes et le vacarme des machines. Ces grues sont de deux sortes : les unes flottantes, les autres roulantes. Les premières, au nombre de deux, établies sur des pontons métalliques, sont de la force de 40 et de 10 tonnes ; la grue flottante de 40 tonnes peut atteindre les colis de plus de 20 tonnes à neuf mètres à l'extérieur du ponton, et à onze mètres ceux de moins de 20 tonnes. Quant aux grues roulantes, on en compte 59, dont 41 hydrauliques et 18 électriques. Elles circulent le long de l'arête du quai sur une voie ferrée spéciale, bordée de prises d'eau et de prises de courant électrique. Nous parlerons plus loin avec tout le détail nécessaire des quatres ponts transbordeurs récemment installés pour compléter ce matériel déjà puissant.

Continuons à circuler sur les quais, à parcourir les diverses installations qui donnent au port toute sa valeur : voici, pour hisser les navires hors de l'eau, le slip-way, utilisable pour ceux qui ne dépassent pas 75 mètres de longueur et 1.000 tonnes de poids ; puis, le long du port d'échouage, pour caréner les bâtiments jaugeant jusqu'à 500 tonnes, un gril de carénage offrant 58 mètres de longueur utile de tin ; quatre formes de radoub débouchent sur les bassins d'évolution des quatre premières darses ; elles mesurent de 85 à 185 m. 50 de longueur utile, et de 90 à 190 m. 50 de longueur totale, pour une largeur variant de 19 m. 60 à 27 m. 50 en crête, et de 14 à 21 mètres sur le seuil, ce dernier établi à un niveau de (— 0 m. 55) à (— 2 m. 10), par rapport au zéro des cartes marines.

L'outillage que nous venons de passer en revue est

Fig. 5. — Dunkerque : cale de radoub n° 4

exploité par des administrations publiques. Pour être complet, il faut y ajouter les engins que des particuliers possèdent et qu'ils réservent à leur usage propre, ou qu'ils louent : une vingtaine de grues à vapeurs flottantes de 750 à 5.000 kilos de force, des treuils à vapeur mobiles de 500 à 750 kilos, une vingtaine de grues à vapeur de 750 à 1.500 kilos de force, roulant le long des quais, et 24 grues à bras de 1.000 à 2.000 kilos de force. Deux grues fixes à bras de 15.000 et de 6.000 kilos, et 8 grues roulantes de 5.000 à 1.500 kilos, dont deux à vapeur, appartiennent à la Compagnie du Chemin de fer du Nord. Il faut citer aussi des installations pour le débarquement des pétroles en vrac et pour le déchargement des huiles minérales arrivant par bateaux-citernes ; des chantiers de construction pour navires en bois installés au fond de l'arrière-port ; deux pontons d'abattage, et divers ateliers de constructions et de réparations.

Partout l'électricité circule, donnant de la lumière et de la force. Pour le cas de sauvetage ou d'incendie, des appareils de secours se tiennent constamment prêts à entrer en action : une pompe mobile à vapeur et deux hâleurs munis de pompes à vapeur puissantes, dont l'un toujours sous pression. Les pompes sont à double fin, et servent aussi bien à éteindre un incendie qu'à épuiser l'eau d'un navire sur le point de couler à pic.

Voilà pour l'organisation matérielle.

Quant au cerveau qui anime ces divers organismes, il a son siège en bordure du quai Est de la darse 1, dans un vaste bâtiment que l'on appelle l'Etablissement central. Là fonctionnent les divers bureaux du service des Douanes, y compris leur laboratoire

d'analyses. Là est installée la Chambre de Commerce avec son sécrétariat, son service technique, son service de l'outillage dont la compétence embrasse le gril de carénage, les hangars, les engins de manutention, les barrages isolateurs, l'éclairage électrique des quais, les entrepôts des Douanes, des Sucres, des Laines, etc., et aussi sa bibliothèque.

L'Etablissement central abrite encore les bureaux de l'Inspection principale et des Services de la Compagnie du Chemin de fer du Nord ; la Chambre syndicale des Agents de Change, courtiers maritimes et d'assurances ; la Chambre syndicale de conciliation des négociants de la place ; le Syndicat des Transitaires ; un bureau des Postes et Télégraphes avec une cabine téléphonique.

Il s'y donne des cours publics et gratuits organisés par les soins de la Chambre de Commerce. Ces cours ont pour but de compléter l'instruction technique des jeunes gens parmi lesquels se recrute le personnel des maisons de la place ; ils y acquièrent une compétence d'autant plus précieuse qu'elle leur permet à la fois de rendre d'excellents services, et de faire plus aisément leur chemin dans la carrière qu'ils se sont choisie. Nombreux, les jeunes auditeurs apprennent l'anglais, l'allemand, la comptabilité, la législation commerciale. Ils peuvent suivre des cours d'électricité. Des cours libres du soir ont lieu spécialement à l'intention des mécaniciens et des chauffeurs de la marine et des ateliers.

Dans une des salles qui lui sont réservées, la Chambre de Commerce avait installé un Musée Commercial, pour y faire figurer des échantillons de tous les produits transitant par le port de Dunkerque.

L'idée était excellente ; elle obtint un prompt succès, et les collections s'augmentèrent rapidement. Bientôt, il ne fut plus possible de les loger. Il ne restait d'autre ressource que de construire un bâtiment spécialement affecté au logement de ces collections. On s'y résolut, et, en 1908, le Musée Commercial s'ouvrit dans la cour de l'entrepôt réel des Douanes, en bordure de la rue Lhermitte. Il se compose d'un rez-de-chaussée divisé en quatre salles d'exposition. D'une part, il permet de vérifier facilement les marchandises importées. D'autre part, il fournit tous les renseignements intéressant les produits exposés. Enfin, on y consulte les tarifs douaniers des pays étrangers et de leurs colonies.

Le rapide examen que nous avons fait du port de Dunkerque montre combien l'agencement en est logique et pratique, combien l'outillage répond aux besoins d'un grand port. C'est exactement dans son ensemble, « l'instrument parfait » qu'admirait la personnalité marseillaise dont j'évoquais le souvenir au début de ce travail.

Cela suffit-il pour constituer un port, pour l'animer, lui donner la vie, lui ouvrir les voies de la prospérité ? Non pas. Il reste d'autres questions à se poser et à résoudre : dans quelles conditions cet instrument est-il placé ? Quelle doit être son utilisation dans l'économie générale de la France ? Quelles ressources rencontre-t-il dans l'arrière-pays, dans les régions qu'il est appelé à desservir ? Quels ont été sur lui les effets de la guerre ? Car le hasard des évènements, ou plutôt leur logique, plaça Dunkerque véritablement au front. Si les ouvrages du port et son outillage n'en souffrirent guère, d'autant mieux que le moindre

dégât était réparé incontinent, il n'en fut pas de même de la ville, qui supporta pendant quatre ans des bombardements intenses et répétés, par terre, par mer et par les airs.

Lorsque nous aurons terminé ce constat, il nous restera à envisager les conditions nouvelles faites au port de Dunkerque par le nouveau statut de l'Europe, les projets qui le concernent, et les perspectives d'avenir qui s'ouvrent désormais devant lui.

*
* *

La position géographique de Dunkerque est essentiellement avantageuse pour son port, aussi bien du côté maritime que du côté terrestre. La proximité de l'Angleterre, le voisinage des bassins houillers de la Belgique et du nord de la France, lui donnent toutes facilités pour son approvisionnement en charbon, en même temps que pour le transit de ce pain de l'industrie moderne. Le fait est d'autant plus important que sa situation sur la Mer du Nord vaut au port de Dunkerque de se présenter comme le débouché naturel de la région du Nord et du Nord-Est de la France, précisément la plus industrielle, la plus active et la plus riche de notre territoire.

On y rencontre à peu près toutes les branches de l'industrie. Le sol, le sous-sol, les manufactures concourent également à cette richesse que le travail intense des habitants sait mettre en valeur et exploiter. Cinq canaux qui la parcourent convergent à Dunkerque : ce sont autant d'artères qui draînent les produits de cette région, ou qui y répandent ceux venus des autres points du globe et dont elles ont besoin pour alimen-

ter leurs usines, leurs manufactures, ou pour l'usage d'une population dense et gros consommateur. Voilà donc un arrière-pays (je me refuse à écrire le mot allemand généralement usité en ce sens, puisque nous possédons une expression française équivalente et tout aussi significative), qui constitue pour le port une admirable source de vitalité.

Quant au rail, il rayonne autour de Dunkerque, vers Paris par Calais et Boulogne, ou par Hazebrouck et Arras, et par ailleurs vers Lille, sans compter la ligne à voie unique qui se dirige vers la Belgique, et qui, on peut l'espérer, sera un jour doublée, comme il serait utile qu'elle le fût.

Les chiffres concrétisent les faits. C'est cela qui leur donne une éloquence spéciale et depuis longtemps reconnue. Malheureusement ce qui est éloquence pour les uns devient aridité pour les autres, et il est permis d'hésiter devant le risque d'encourir ce dernier reproche. Ici, cependant, les chiffres sont particulièrement impressionnants ; aussi, le lecteur ne m'en voudra-t-il pas, je l'espère, non point d'en abuser, mais simplement d'en user.

En 1913, — à l'heure actuelle cette année est toujours celle sur laquelle on doit se baser en vue de l'appréciation des possibilités de l'avenir — l'Amérique du Sud, l'Australie, l'Algérie, le Maroc, l'Espagne, envoyèrent à Dunkerque 140.658.300 kilogrammes de laines en masse. Les deux Amériques du Nord et du Sud, l'Australie, les Indes anglaises et la Russie, envoyèrent 616.469.200 kilogrammes de céréales. Notre colonie d'Indo-Chine expédia (ah ! que ne demandons-nous davantage à nos colonies, et que ne produiraient-elles pas si nous le leur demandions !)

72.314.300 kilogrammes de riz. Des Indes Anglaises, de l'Amérique du Sud, du Sénégal, de l'Egypte, de la Russie, vinrent 271.219.400 kilogrammes de graines et fruits oléagineux. Les bois de Russie, de Suède, de Norvège et des Etats-Unis, figurent à l'importation pour 199.049.800 kilogrammes. La Russie et les Indes Anglaises expédièrent 36.176.100 kilogrammes de tourteaux ; l'Espagne et la Grèce, 49.016.000 kilogrammes de pyrites ; l'Angleterre, 62.246.000 kilogrammes de houille ; l'Espagne, la Suède, la Grèce, l'Algérie, 109.349.700 kilogrammes de minerai de fer ; le Chili, 220.925.800 kilogrammes de nitrate de soude.

A ces diverses matières premières, il faut ajouter une notable quantité de cotons en laine, de lins, de jutes, de phosphates, de goudron minéral, de pétroles, d'huiles minérales lourdes, de fontes de fer, de minerais de zinc, de manganèse, de plomb, etc., qui complètent le chiffre global de 2.577.726 tonnes déchargées sur les quais de Dunkerque cette année-là.

En même temps, il sortait du port 6.318.800 kilogrammes de farines de froment à destination de l'Angleterre, de l'Egypte et des Pays-Bas ; 16.497.600 kilogrammes de sucres indigènes à destination de l'Angleterre, de l'Uruguay, de l'Algérie et de la Tunisie ; 17.496.200 kilogrammes de tourteaux pour l'Angleterre, le Danemark et la Suède ; 1.700.700 kilogrammes de phosphates naturels pour l'Angleterre ; 80.792.000 kilogrammes de ciments pour l'Amérique du Sud, l'Indo-Chine et l'Egypte ; 156.116.000 kilogrammes de houille pour les colonies françaises ; 106.682.600 kilogrammes de fers et aciers (rails, plaques, barres, etc...) pour l'Amérique du Sud et les

colonies françaises ; 8.357.000 kilogrammes de machines et mécaniques ou pièces détachées, et 29.310.200 kilogrammes d'ouvrages en métaux pour l'Amérique du Sud et les Colonies françaises.

Il y a aujourd'hui un intérêt tout particulier à ajouter à ces chiffres d'exportation 46.000 tonnes de minerais venus de Briey, contre 15.000 seulement l'année précédente.

Enfin les marchandises à l'exportation comportaient encore des riz, du malt, des drilles et chiffons, de la craie, de l'alcool pur, de l'amidon, du borax raffiné, du superphosphate de chaux, du zinc en masses ou laminé, des bouteilles vides, des fils de jute, etc..., le tout donnant un total de 672.269 tonnes.

Les perceptions douanières montèrent à 41 millions de francs.

Neuf compagnies françaises de navigation avaient leur port d'attache à Dunkerque ; elles comptaient 55 navires, dont 25 voiliers, — entr'autres, le fameux cinq-mâts *France* de la maison Bordes, — jaugeant 98.253 tonneaux. Ces navires accomplirent en 1913 sur Bayonne, Bordeaux, Cette, l'Algérie et la Tunisie, la Bretagne, Bilbao, Rotterdam, la Baltique et le Chili, 329 voyages.

Huit autres compagnies françaises ayant leur attache en d'autres ports affectaient à la desserte de Dunkerque 134 navires jaugeant 356.704 tonneaux, qui accomplirent cette même année 674 voyages. Enfin la marine marchande étrangère fut représentée par 505 bâtiments jaugeant 1.228.962 tonneaux.

Les navires longs-coursiers et ceux allant à la grande pêche, qui entrèrent et sortirent du port, fu-

rent au nombre de 44.581, jaugeant 5.139.101 tonneaux.

On remarquera en passant que les 26 navires de 2.379 tonneaux de jauge qui pratiquèrent la grande pêche, rapportèrent 1.236 tonnes de poisson, 69.698 kilogrammes d'huile, 17.362 kilogrammes de rogues et 129.488 kilogrammes d'issues. Quant à la pêche côtière, elle produisit 520.000 kilogrammes de poisson, pêché par 138 bateaux jaugeant 780 tonneaux.

Cet exposé économique ne serait pas complet si l'on négligeait de jeter un coup d'œil sur la circonscription consulaire de Dunkerque. Elle embrasse les arrondissements de Dunkerque et d'Hazebrouck, moins les cantons de Bailleul et de Merville. En 1913, 12.459 commerçants y étaient inscrits à la patente. Quant aux industriels, ils ne peuvent guère exercer leurs industries à l'intérieur de la ville, trop étroitement corsetée dans l'enceinte de ses fortifications ; mais ils ont pu les développer dans les communes suburbaines telles que Saint-Pol, Petite-Synthe, Coudekerque-Branche, Rosendael, Malo-les-Bains. Près de Zuidecoote, la société de Firminy venait de fonder un établissement important qui commençait à peine à fonctionner, lorsque la guerre éclata. Le chiffre de ces établissements industriels, connu pour 1912, est de 834. Tous avaient lieu de profiter largement des commodités que leur fournissaient les voies ferrées, les canaux, l'approvisionnement en combustible et les divers organes du port, dont ils contribuaient pour une bonne part à alimenter l'activité.

*
* *

Telle était dans son ensemble la situation florissante dont jouissait le port de Dunkerque, lorsque les Allemands déchaînèrent le grand bouleversement qui causa tant de deuils, qui provoqua tant de ruines, et dont la France, victorieuse mais pantelante, cherche à se relever.

De ces ruines, Dunkerque eut sa large part. Mais les Dunkerquois ne perdirent pas un instant courage, et ils s'efforcèrent de les réparer au fur et à mesure qu'elles se produisirent. Le port en lui-même n'eut pas trop à souffrir, bien que les Allemands proclamassent chez les neutres qu'il n'en restait plus pierre sur pierre. Bien au contraire, le port, à l'heure actuelle, est non seulement en état de rendre exactement les mêmes services qu'avant la guerre, mais encore on peut en obtenir davantage, puisque grâce à la vaillance et à la ténacité dunkerquoises, ses moyens, son outillage, quelque paradoxal que cela paraisse, se sont perfectionnés et accrus sous le feu même des canons ennemis.

Ainsi la darse 5 fut ouverte au trafic le 25 février 1916. Les caractéristiques en sont les suivantes : longueur, 470 mètres ; largeur, 120 mètres ; surface d'eau, 10 m. 50 ; longueur de quais, 1.520 mètres, dont 1330 utilisables ; superficie du terre-plein, 17 hectares ; le tout permettant la création de onze nouveaux postes. Cette darse à elle seule augmente de 50 pour cent le développement des quais à grande profondeur du port.

D'autre part, la Chambre de Commerce avait pré-

vu le rôle éventuel que Dunkerque aurait à jouer en cas de guerre. Il lui fallait aussi s'inquiéter des moyens de faciliter l'approvisionnement en charbon à coke du bassin de Briey, en même temps que de l'expédition des minerais de Meurthe-et-Moselle en Angleterre. On a vu quel bond avait fait d'une année sur l'autre, le chiffre de transit de ces minerais. La Chambre de Commerce avait donc commandé quatre ponts transbordeurs à bennes automatiques d'un rendement de 100 tonnes à l'heure chacun, pour la manutention du charbon et des matières pondéreuses. Elle avait prévu l'établissement d'un silo à charbon de 1.000 mètres cubes, et de transporteurs par courroies pour prendre le charbon extrait des cales des navires et le conduire jusqu'au silo. Tous ces appareils ont été mis en service en 1917.

Dans le même ordre d'idées, — l'amélioration des appareils de levage, — on a pourvu de bennes automatiques les grues électriques de la darse 5.

En 1915, la Société des Entrepôts frigorifiques l'Union a procédé à l'aménagement de chambres frigorifiques d'un volume total de 12.000 mètres cubes.

Enfin, toujours pendant la guerre, le réseau des voies ferrées courant le long des quais a été allongé de 39 kilomètres, auxquels il ne faut pas oublier d'ajouter 12 kil. 500 exécutés par l'armée britannique.

L'exposé que nous avons fait du trafic fluvial prenant sa source à Dunkerque indique suffisamment que ce trafic aurait pu être plus intense, et que le port fluvial était susceptible de prendre un essor plus considérabe. La guerre y a pourvu, et la nécessité l'a, en quelque sorte imposé, lorsque les transports par voie

ferrée comencèrent à devenir difficiles, jusqu'à être complétement arrêtés par endroits. Le secours des canaux constituait en pareil cas une ressource précieuse. On devait nécessairement être amené à les utiliser dans la plus large mesure possible. Dans ce but, on organisa sur les réseaux fluviaux du Nord et du Pas-de-Calais un trafic intensif, et l'impulsion une fois donnée ne s'est pas arrêtée depuis. Les transports réguliers de messageries et de marchandises de détail ont continué, acceptant des colis du poids maximum de 1.000 kilogrammes et des lots de marchandises du poids de 100 tonnes. Quatre lignes fonctionnent, sur Calais, sur Béthune, sur Estaires et sur Hazebrouck. Pendant les cinq premiers mois de 1917, ce trafic fluvial a porté sur 76.040 tonnes. L'emploi des canaux suivant des procédés rationnels en vue de leur faire produire leur plein rendement, apportait donc à la crise des transports un palliatif appréciable. On doit d'autant plus le continuer en temps de paix que la crise n'est pas finie, et que, loin de se concurrencer, le canal et le rail se complètent, l'un étant réservé aux marchandises lourdes et de moindre valeur, l'autre aux marchandises légères et riches.

Il s'en faut donc que le port de Dunkerque ait vu diminuer pendant la guerre son efficacité, comme on aurait pu s'y attendre ; il a réussi au contraire, à augmenter ses moyens et à perfectionner son outillage.

Durant les premiers mois du conflit mondial, on put constater dans le mouvement du port un fléchissement brusque, mais un relèvement sensible ne tarda pas à se produire. Les exportations s'effondrèrent de mois en mois, et ne se relevèrent pas. Les im-

portations, elles, augmentèrent de telle sorte que leur chiffre en vint à dépasser celui d'avant la guerre : l'explication de ce phénomène réside dans le fait que ces importations portèrent à peu près exclusivement sur des tonnages militaires, hommes de troupes, objets d'armement, munitions, vivres, matériel de toute sorte. Il ne s'agissait donc que d'une activité factice et essentiellement temporaire.

Il était permis d'espérer qu'aussitôt l'armistice signé, puisque l'outil était là, on s'en servirait ; qu'une fois débarrassé de son rôle militaire, — rôle joué avec la vaillance et l'efficacité que l'on sait, — le port serait encombré des marchandises indispensables à la restauration de cette vaste région du Nord et du Nord-Est de la France, dont il est le débouché naturel ; non seulement la France, mais le monde entier, pour qui ce pays avait souffert le martyre et subi la ruine, ne manqueraient pas de lui envoyer d'urgence et en abondance toutes les marchandises, toutes les denrées, matières premières ou produits manufacturés, dont il avait besoin pour renaître, pour revivre, pour redevenir dans le plus bref délai ce qu'il était auparavant : le foyer le plus intense d'activité, de production de richesses de la France tout entière. C'était non seulement une question de logique, d'intérêt bien compris, mais encore une question de justice et d'humanité envers les malheureux habitants chassés de chez eux par l'invasion, ou brimés cruellement par l'occupation allemande.

Or, un peu plus de sept mois après la signature de l'armistice, voici comment un témoin oculaire décrivait l'aspect du port :

« Dans d'immenses bassins quelques rares navires

frangeant de loin en loin la ligne de pierre des quais ; de l'herbe au long des rails, sur les voies, autour des grands taquets de bronze qui ressemblent à des cloches entre les joints des dalles, un train endormi sous les hautes grues figées ; et là, aux cales de chantiers de construction, un bateau commencé auquel personne n'œuvre plus ; et symbolisant le tout, au bout de la jetée, un groupe de déchargeurs et de pilotes, accoudés au parapet, et qui, tels des naufragés espérant la délivrance, scrutaient à marée haute le calme ciel marin, pour voir si par hasard un bateau égaré ne dirigeait pas sa proue ignorante vers ce havre abandonné, et ne consentirait pas à s'y laisser décharger ! »

Pourquoi ce marasme ?

Pendant cinq ans le port, copieusement bombardé, dangereusement surveillé par les sous-marins ennemis, n'était pas d'un abord engageant. Il fallait risquer la traversée de nombreux champs de mines avant de parvenir à l'entrée des jetées. Devenu base navale française, britannique, américaine, les services maritimes de ces trois nations l'accaparèrent complétement. Les navires marchands qui auraient tenté d'y apporter des marchandises auraient donc dû courir de sérieux dangers pour y arriver, pour y demeurer, et pour le quitter. Il n'est pas sûr qu'ils y eussent trouvé les emplacements nécessaires aux diverses opérations de manutention de marchandises de leur cargaison, à supposer que les autorités militaires les leur eussent accordés. Et quel trafic auraient-ils alimenté, puisque les régions dont Dunkerque est le port naturel se trouvaient occupées par les Allemands, ou en pleine zone de combat ? De pareilles condi-

tions expliquent que les navires de commerce qui précédemment fréquentaient le port, n'y soient plus revenus. Ils cherchèrent d'autres ports où écouler leurs chargements et où prendre du fret de retour. Ils allèrent au Havre, à Cherbourg, à La Pallice. Ils se détournèrent de leurs voies habituelles.

Or, il est une règle d'économie politique qui ne connaît guère d'exception : lorsque le commerce s'est une fois détourné de ses voies, il devient extrêmement difficile de l'y ramener. Puisque nous nous occupons d'une cité que ses corsaires ont magnifiquement illustrée jadis, on peut se rappeler avec opportunité que cette règle inspira l'une des tactiques de la guerre de course, qui se proposa, lorsqu'elle ne le détruisit pas, de détourner le commerce ennemi de ses voies, de telle sorte qu'il n'y revînt pas. Le fait de la guerre, la situation géographique de Dunkerque, ont rendu le port victime de cette loi que les évènements lui appliquèrent dans toute sa rigueur.

En même temps, les régions agricoles, commerçantes et industrielles, dont le trafic passait par Dunkerque, pour les exportations comme pour les importations, sont loin d'avoir repris leur activité normale. Les secours qu'on leur avait promis se sont fait attendre ; elles n'ont pas vu venir à leur aide les moyens espérés de précipiter leur relèvement. Elles s'aperçurent vite qu'il ne fallait guère compter sur les étrangers, et que les nations ressemblent assez à ces paysans qui donnent volontiers le sang de leurs fils, mais qui refusent leurs patates. L'action louable, et d'ailleurs efficace dans une certaine mesure, d'organisations privées s'attaquant à certains détails devait produire quelque bien, mais ne pouvait sup-

pléer à un plan d'ensemble concerté et réalisé avec des moyens puissants.

Du côté français, les doléances des Etats-Généraux des départements envahis ont été portées au grand jour, et la publicité qu'elles ont reçue dispense de s'y appesantir. Il nous suffira de constater la lenteur du relèvement, parce que les régions dévastées ne reçurent ni l'impulsion, ni les matériaux nécessaires, ceci soit dit tout en reconnaissant le mérite de certaines initiatives individuelles et leur efficacité ; mais on ne s'en trouve pas moins en présence du résultat : tant que la vie n'aura pas repris dans les départements envahis avec son intensité d'autrefois, le port de Dunkerque aura bien du mal à retrouver sa prospérité d'avant-guerre.

Cette reprise d'activité n'a cependant rien d'impossible, et ne rencontre pas des obstacles insurmontables dans la nature des choses. Il se passe, à l'heure où j'écris ces lignes, des faits véritablement déconcertants. Il semblerait logique, par exemple, que les matériaux, les denrées, tout ce qui doit concourir au relèvement du Nord et qui doit lui être expédié de l'étranger par mer, soit acheminé par les voies les plus rapides, les plus directes et les moins coûteuses. Dunkerque semble tout désigné pour les recevoir, puisqu'une fois là, ils sont pour ainsi dire à pied d'œuvre. Mais qu'arrive-t-il ?

Voici les jutes, qu'un consortium d'importateurs se charge de fournir aux filatures du Nord en attendant les laines qui font défaut. On en a besoin de suite, le plus tôt possible. Est-ce à Dunkerque, comme le bon sens le plus élémentaire l'indique, qu'on les débarque ? Que non pas ! Et quel port a-t-on choisi

pour cela ? Précisément le plus éloigné : Marseille ! Il leur faut, après le débarquement, traverser la France dans toute sa longueur avant d'atteindre leur destination. Peut-on rien imaginer de plus paradoxal ?

Et ce fait n'est pas isolé. On en cite d'autres. On attend d'Amérique une quantité considérable de bestiaux destinés à repeupler la région du Nord et à en reconstituer le cheptel. Est-ce à Dunkerque encore une fois que l'on va les débarquer ? Pas davantage : le ministère compétent — si l'on peut dire, — les fait diriger sur le port de La Pallice, d'où ces infortunés animaux gagneront comme ils pourront leur étable définitive. Le maire de Dunkerque écrit à ce sujet au ministre : il ne reçoit même pas de réponse.

Voilà deux exemples choisis parmi un ensemble de faits. La répartition des arrivages du ravitaillement dressée par l'Etat français l'a été dans l'ignorance totale de Dunkerque, et dans l'intention évidente de favoriser des ports qui en ont d'autant moins besoin qu'ils sont desservis par le réseau de l'Etat.

Le comble, c'est qu'à ce moment La Pallice, comme Marseille, Bordeaux, Rouen, Le Havre, Saint-Nazaire, comme tous nos ports, étaient encombrés de marchandises. Au Havre et à Cherbourg notamment, le trafic dépassait de beaucoup les capacités du port. Les méthodes employées, pas plus que les grèves endémiques, ne sont guère faites pour parer à cette insuffisance. Les navires attendent pendant des semaines leur tour de débarquement, et perdent du temps et de l'argent, d'autant plus que ces retards leur coûtent, pour certains, jusqu'à 100.000 et 150.000 frnacs de droits

supplémentaires, qu'ils doivent acquitter du fait d'un retard qui ne leur incombe pas.

Pendant ce temps, les dockers de Dunkerque chôment, les bassins restent déserts, et un outillage moderne de premier ordre demeure inutilisé. Grâce à son organisation, grâce à sa main-d'œuvre, grâce à son outillage perfectionné, le déchargement d'un navire peut s'opérer à Dunkerque avec une rapidité que l'on ne rencontre pas ailleurs. Alors qu'au Havre il faut compter un délai d'un mois à six semaines depuis l'arrivée sur rade jusqu'au débarquement, à Dunkerque il suffit d'un délai moyen de quarante-cinq heures.

Dans une des lettres que le maire de Dunkerque dut écrire à ce propos au ministre des Travaux publics, on relève ce passage :

« Oui, Monsieur le Ministre, *des agents maritimes qui ne sont pas de chez nous* me demandent d'intervenir auprès de vous, afin que de vos services partent des ordres qui permettront de dégorger le port du Havre et de diriger sur Dunkerque les navires qui sont là-bas en souffrance.

« Et de la lettre qui m'est transmise par ces agents maritimes, je me permets de vous remettre sous les yeux ce passage (il s'agit du port du Havre) : « Vous verrez qu'entre temps, — c'est-à-dire entre la date où les navires se sont présentés sur rade et celle où le débarquement a été terminé, — il se présentait un délai variant de plus d'un mois à six semaines, que des colis débarqués sur allèges sont restés sur celles-ci environ trois semaines. »...

« Je vous ai fait valoir que le port de Dunkerque est muni de tous les moyens et de tous les engins de

levage utiles pour un prompt débarquement et une prompte expédition ; de plus, le port de Dunkerque est actuellement délaissé, et par conséquent prêt à recevoir n'importe quel navire, de quelque tonnage qu'il soit ; la place à quai est immédiatement disponible.

« Il y aurait un intérêt primordial à orienter les démarches dans le sens d'un envoi sur Dunkerque d'une partie des navires qui actuellement sont dirigés sur le Havre. »

Le maire eut maintes fois l'occasion d'écrire des lettres semblables, qu'il s'agît du Havre, de la Pallice, ou même de Marseille. Il semblait vraiment que l'on ignorait, là où on aurait dû le mieux le savoir, la commodité et la sûreté de la rade, les 12.500 mètres de quais, les 90 kilomètres de voies ferrées des quais, la puissance des engins de levage et leur nombre, les 65.000 mètres carrés de hangars couverts, les 120.000 tonnes de capacité des trois entrepôts.

Il serait encore possible de relever d'autres faits à la charge de cette carence dont nous ne nous aviserons pas autrement de déterminer l'origine : des chantiers de construction sont sortis pendant la guerre trois grands navires de 19.000 tonnes de déplacement, le *Devon*, le *Lapeyrouse* et le *Jacques Cartier*. En même temps, ces chantiers travaillaient pour la guerre et livrèrent une énorme quantité d'obus. Or, depuis l'armistice, un bateau mis en chantier a progressé si faiblement que l'été dernier sa construction était arrêtée complètement, faute de tôles de blindage. A la même époque, les bateaux en réparation encombraient les chantiers de Brest, et, en attendant leur tour, pourrissaient sur place.

Au printemps de 1919, quatre à cinq bâtiments par mois entraient au port, au lieu de quinze par jour avant la guerre. C'est le moment qu'avec opportunité un ministre choisissait pour déclarer :

— Tous les ports français ont augmenté de 200 %.

Pas celui-ci, en tous cas : la guerre l'a ruiné.

Cependant, la force des choses se montre parfois plus puissante que l'incurie ou que l'incompétence des hommes. Les Dunkerquois ne sont pas gens à ne pas en profiter. Peu à peu, la vie semble vouloir reprendre le dessus, et animer à nouveau les quais et les hangars. Le chômage s'atténue. La maison Worms inaugure un service régulier sur Dantzig avec escale à Dunkerque ; bi-mensuels au début, les départs ne tarderont pas à devenir hebdomadaires. L'Agence des pays du Nord, de Dunkerque, a créé une filiale, la Société maritime franco-estonienne, qui inaugurera bientôt un service entre Dunkerque et Riga. La Compagnie des Chargeurs réunis a acquis quatre cargos de 8.000 tonnes baptisés le *Fort de Vaux*, le *Fort de Douaumont*, le *Fort de Troyon* et le *Fort de Souville*, et elle les affecte à la ligne La Plata-Dunkerque. Ce sont déjà mieux que des symptômes, ce sont des réalités. Mais il ne faut pas que les marchandises, les laines par exemple, comme cela vient de se produire, débarquées rapidement sur les quais, y demeurent ensuite un laps de temps indéterminé, sous prétexte que la Compagnie du Chemin de fer du Nord manque de matériel pour les transporter aux fabriques où l'on en a le plus pressant besoin.

Quant à l'avenir, on a repris et amendé le programme que nous avons esquissé en terminant la description du port. Les projets d'amélioration et

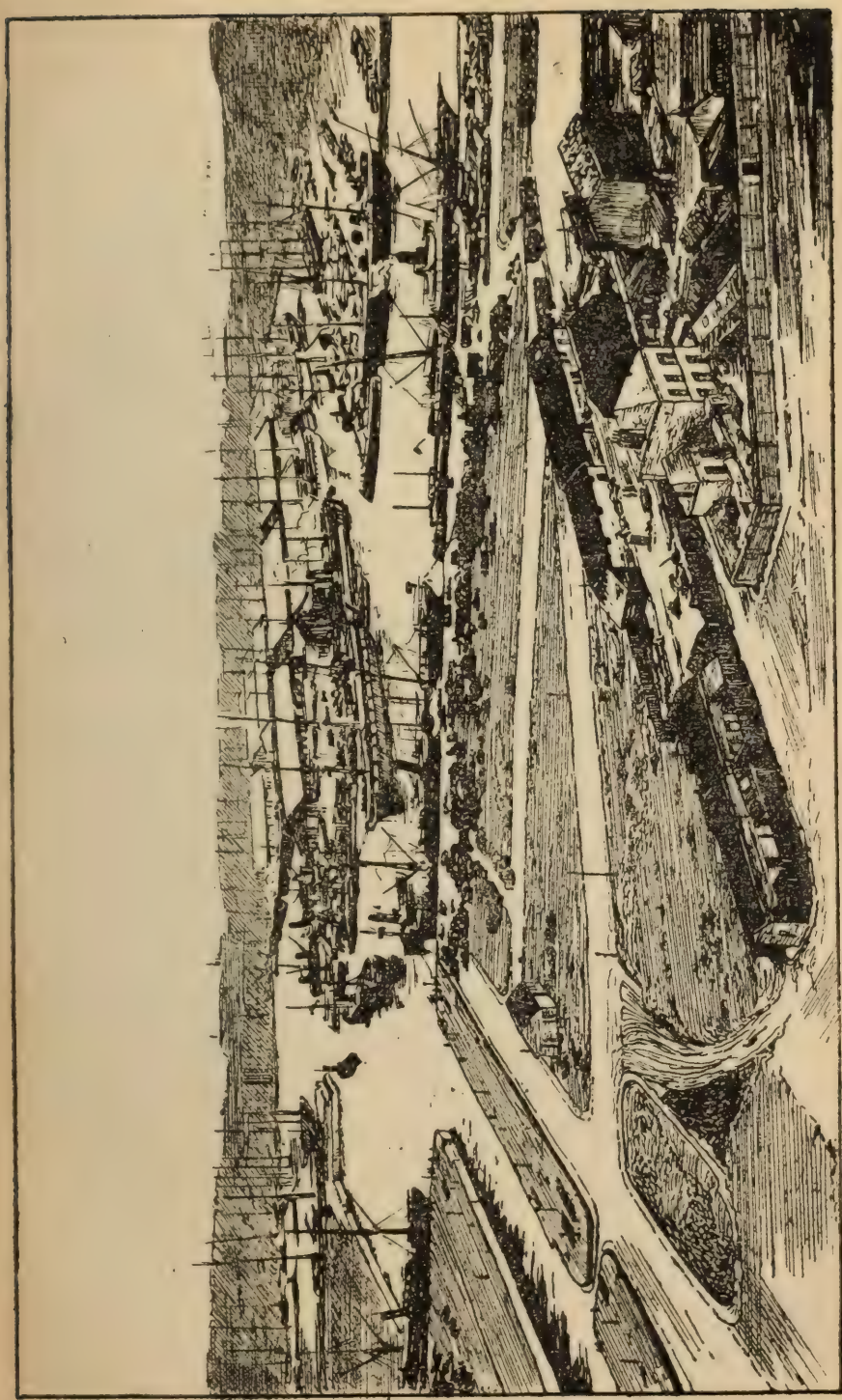


Fig. 6. — Dunkerque : vue générale des bassins

d'extension actuellement envisagés comportent six points différents.

1° Elargissement du chenal. Prolongement de la jetée Est. Rétablissement de la jetée Ouest avec un point de départ plus à l'Ouest que celui que nous connaissons, et se dirigeant à la rencontre de la jetée Est, de manière à aboutir à 200 mètres du musoir, ce qui laissera entre les deux une passe de pareille largeur : en arrière des jetées, il se formera naturellement un avant-port de vastes dimensions, où les navires évolueront sur des eaux calmes et sûres.

2° Ouverture d'un écluse à double sas à l'entrée de la darse 5 agrandie vers le nouveau chenal. Construction immédiate du premier sas, offrant au minimum 250 mètres de longueur, 33 m. 50 de largeur, et ayant son seuil à la cote minima (— 7 mètres).

3° Aménagement de deux grandes formes de radoub, dont l'une sera exécutée de suite, sa longueur atteignant 200 mètres avec possibilité de la porter à 250, de façon que les navires calant 8 m. 50 puissent l'utiliser.

4° Construction, au fur et à mesure des besoins, de quatre darses supplémentaires larges de 150 mètres, et longues respectivement de 625 mètres, 800 mètres, 950 mètres et 1.200 mètres. Elles déboucheront dans deux bassins d'évolution offrant chacun une largeur de 400 mètres. Ces ouvrages présenteront un développement de plus de 10.000 mètres, ce qui portera à plus de 20 kilomètres la longueur totale des quais du port. Ils assureront, à raison de 700 tonnes par mètre courant des 17.000 mètres de quais qui seront utilisables pour la grande navigation, un trafic annuel de 12 à 13 millions de tonnes.

5° Etablissement d'un canal maritime entre la mer et la route nationale de Dunkerque à Gravelines, soit 39 kilomètres d'une voie navigable accessible aux navires de mer sur une partie de son parcours. Dès lors, ce nouveau canal établira la communication directe entre les bassins du port et l'Aa ; il complètera heureusement le réseau des voies de navigation intérieure desservant la région dunkerquoise. Il permettra d'employer au déchargement des navires des allèges de 5 à 600 tonnes. Il suscitera la création, dans le voisinage de Fort-Mardyck, d'un port industriel, d'une cité industrielle, avec usines, silos à grains, entrepôts etc..., dont la Chambre de Commerce a déjà prévu les modalités, depuis l'acquisition des terrains nécessaires, jusqu'aux frais d'aménagement et à l'outillage.

6° Construction, outre la gare maritime déjà existante, d'une autre gare maritime, en un point situé au sud du canal de Bourbourg, et à proximité de la gare de triage de Coudekerque. Le faisceau de ses voies, développé sur 7 kilomètres de profondeur, se reliera aux voies des quais, au port industriel, aux lignes de Dunkerque-Lille, de Saint-Omer et de Calais.

L'ensemble de ces grands travaux occasionnera une dépense d'environ 180 millions. Lors de la visite qu'il fit à Dunkerque en août 1919, le Président de la République put annoncer à la Chambre de Commerce que le projet de loi prévoyant un crédit de cent millions pour l'amélioration et l'agrandissement du port, était déposé sur le bureau de la Chambre, et que le Gouvernement ne manquerait pas de l'appuyer de son autorité pour en obtenir le vote par le Parlement. Ce vote fut acquis avant la fin de la législature, au moment même où les Chambres allaient se séparer.

Vers la même époque, M. Mayeux, délégué par le ministre des Travaux publics, exposait en séance du Conseil général du Nord, sur l'invitation du président de cette assemblée, M. Van Cauwenberghe, les grandes lignes des travaux projetés, et qui comprennent : 1° la transformation du réseau des canaux pour permettre le passage de bélandres de 600 tonnes, taille des bélandres du Rhin ; 2° la construction du canal du Nord-Est, dont le devis, arrêté le 15 octobre, en établira le coût, soit un milliard de francs ; 3° les agrandissements du port de Dunkerque dont on vient de lire le détail ; 4° le débarquement à Dunkerque des charbons de Westphalie destinés à la région du Nord : ils y arriveront facilement, venant du Rhin par Rotterdam. Pour les départements autres que le Nord, on devra faire venir le combustible du bassin de la Sarre ; ici, la question est plus complexe, car les Allemands ont « tourné » l'organisation industrielle du bassin de la Sarre vers leur pays, et l'ont au contraire coupée de la France, en supprimant systématiquement de ce côté les voies d'eau et les chemins de fer. Il faudra donc redresser l'orientation de l'industrie du bassin de la Sarre, et, pour cela, deux ou trois ans semblent nécessaires. Lorsque ce travail sera opéré, les charbons de la Sarre auront à leur tour accès à notre région du Nord, en empruntant le canal de la Marne au Rhin, et en passant par Vitry, Reims, Compiègne, et enfin le canal de la Sambre.

Lorsque ces projets seront exécutés dans leur ensemble, il est clair que l'organisation économique du Nord et du Nord-Est sera réalisée de manière à permettre au port de Dunkerque de remplir exactement et dans toute son ampleur le rôle que la nature lui a dé-

volu. Il convient de veiller à l'accomplissement de ce dessein, de ce grand dessein, car c'est à la fois la logique et l'intérêt bien compris de la mise en valeur des plus riches provinces de France qui le veut ainsi. On a vu quelle progression rapide suivait le transit des minerais de l'Est, qui, avant la guerre, commençaient à s'acheminer par Dunkerque pour être exportés. Il faut que ce mouvement aussi heureusement commencé soit repris, continué, intensifié.

Les circonstances de la guerre ont fait que nos provinces de l'Est, ne trouvant plus un débouché commode à travers les pays sauvagement dévastés par les hordes allemandes, se sont frayé plus aisément la route pour les produits qu'elles exportent jusqu'au grand port belge d'Anvers. Certes, il est capital que ce port vive et prospère. On sait que la chose ne lui serait guère possible s'il n'était le débouché vers la mer que de la seule Belgique : elle ne lui fournirait qu'un trafic insuffisant. De toute nécessité, le bassin rhénan doit l'alimenter. Cela aussi, c'est la logique, et, en quelque sorte, la volonté de la nature. Mais il ne faudrait pas que cet état de choses comportât le sacrifice de Dunkerque.

On agite, à l'heure où je conclus ce chapitre, la question de la suppression de la surtaxe d'entrepôt, afin précisément de favoriser Anvers au détriment de Dunkerque. Ce serait sûrement d'une mauvaise politique française, et je ne suis pas sûr du tout que ce soit d'une heureuse politique franco-belge.

Depuis deux cents ans, la conclusion de chacune de nos guerres malheureuses aboutit à la ruine de Dunkerque, à en faire une sorte de victime expiatoire, et à consommer sa perte pour obtenir des sauvegardes

souvent illusoires, ou des compensations dont nous fûmes régulièrement les mauvais marchands. Napoléon, hypnotisé par sa haine de l'Angleterre, porta son effort de manière à favoriser Anvers. Depuis lors, on eut maintes fois l'occasion de penser que les sommes qu'il consacra à l'amélioration du port belge eussent été plus avantageusement employées ailleurs ; mais sans doute l'empereur s'imaginait-il rester maître d'Anvers jusque dans les siècles des siècles.

Aujourd'hui, après une guerre qui nous a coûté les effroyables, les immenses sacrifices auxquels nulle autre nation ne peut comparer les siens, et d'où nous sortons vainqueurs, il serait d'une ironie par trop cruelle que Dunkerque, comme après nos défaites, fût considérée une fois de plus comme une victime expiatoire, et ne fût pas appelée elle aussi à profiter largement de cette victoire à laquelle elle a non moins largement contribué, et pour laquelle elle a souffert durement. Il ne faut pas perdre de vue que, de tous nos ports, Dunkerque est le seul qui ait pâti du fait de la guerre, au point de toucher à la ruine.

Donc, que l'on exécute aussi rapidement qu'on le pourra les travaux projetés, qu'aucune mesure douanière, fiscale ou autre, ne vienne atténuer les heureux résultats que l'on est fondé à escompter de leur achèvement et de l'utilisation de l'outillage économique ainsi créé, et surtout que, dès aujourd'hui, on s'applique à tirer du magnifique instrument de progrès économique et de richesse que constitue le port de Dunkerque, son maximum de rendement.

Ce sera l'intérêt bien compris non seulement de Dunkerque, mais encore de la France, car, pour reprendre la pensée si juste et toujours si vraie que

M. de Freycinet exprimait en 1876 avec tant de netteté : « La question du port de Dunkerque dépasse les limites de cette ville, dépasse les limites du département, et est pour nous une question française. »

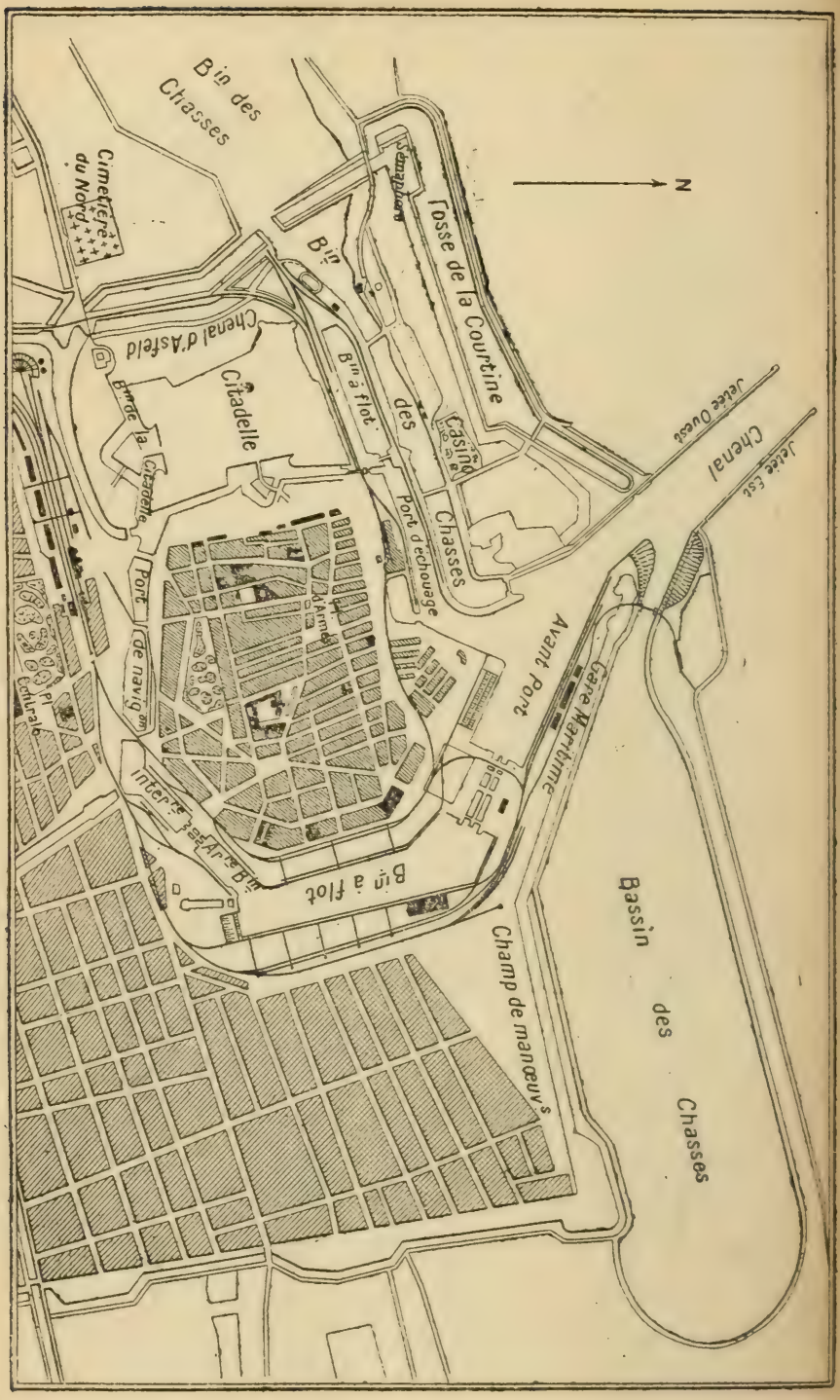


Fig. 7. — Calais : plan du port

CALAIS

Calais naquit à peu près dans les mêmes conditions géologiques que Dunkerque, à une époque un peu postérieure, en un point de la côte où s'abaissent les dernières ondulations des collines du Boulonnais jusqu'au niveau de la plaine flamande, que plus spécialement en cet endroit et en remontant le rivage en direction de l'Est, on appelle aujourd'hui la plaine des Watringues. C'est là, au pied des collines boulonnaises, que vinrent mourir les derniers remous de l'inondation lente et peu profonde qui mit deux cents ans à couvrir la plaine et plus de trois cents à se retirer. Le sol est resté imbibé d'eau. Les petits canaux, que l'on appelle les watergangs, le sillonnent en tous sens, et la guerre a montré avec quelle facilité il demeurait toujours possible de lui restituer son ancienne physionomie, et de l'inonder à nouveau.

Au fur et à mesure que l'eau se retirait, les hommes s'emparaient des terres qui émergeaient. Au neuvième siècle de notre ère, deux bourgades élevaient leurs habitations en ce coin de pays : Pétresse et Merck, non loin d'une crique large et assez profonde, où le flux

pénétrait assez loin dans les terres, et où le reflux entraînait avec lui les eaux des marais de Guines et de Hames. Pétresse et Merck sont devenues Saint-Pierre et Marck. Les pêcheurs qui les peuplaient en partie trouvèrent commode l'usage de la crique où ils prirent l'habitude d'échouer leurs bateaux. Ils commencèrent par n'avoir sur ses bords que des installations provisoires ; conformément à la règle, ce provisoire devint définitif : ils désertèrent les deux bourgades d'où ils venaient, et la nouvelle agglomération ainsi fondée fut Calais.

La ville ne commença à se peupler de façon appréciable que dans le courant du XIIe siècle. Dès le début du siècle suivant, les Calaisiens assistèrent au départ d'une nombreuse flotte qui alla tout droit s'échouer sur les bancs de Godwin Sands ; la multitude des cadavres des naufragés empesta longtemps l'air le long de la côte anglaise. Ces gens étaient des colons que l'aventurier picard Hugues de Boves emmenait de l'autre côté du Détroit, pour peupler les terres que le roi Jean-Sans-Terre lui avait accordées, en paiement des services rendus à la coalition que Philippe-Auguste venait d'écraser à Bouvines. Deux ans plus tard, du port de Calais mettait à la voile, pour revenir bientôt après un retentissant insuccès, une autre expédition qui avait pour but de donner au fils aîné de Philippe-Auguste la couronne d'Angleterre. L'archipirate boulonnais Eustache le Moine commandait la flotte qui les transporta ; il périt au retour dans un combat d'arrière-garde, où les navires des Cinq-Ports prirent sur ce redoutable homme de mer une revanche depuis longtemps convoitée.

Calais ne tarda pas à être fortifiée par le comte de

Boulogne. Elle prit alors sa physionomie de port du Moyen-Age. La pêche s'y développa au milieu des luttes maritimes qui accompagnèrent les guerres de Flandre, jusqu'au jour où Edouard III d'Angleterre mit le siège devant la ville, à laquelle il donna l'occasion de s'illustrer à jamais dans l'histoire. Pendant deux cent dix ans, elle servit aux Anglais de tête de pont sur le continent, et, par une suite logique, le commerce maritime y prospéra. La reprise de la place par François de Guise marqua pour elle la fin des grandes aventures. Richelieu y fit construire un Arsenal. On y collabora à la préparation des expéditions tentées au cours du XVIIIe siècle contre l'Angleterre, et, sous la Révolution et le premier Empire, la guerre de course y fut menée par de hardis corsaires, dont Tom Souville est le plus connu.

Ce fut surtout au XIXe siècle que le port prit l'extension dont on a vu l'aboutissement de nos jours ; elle devait fatalement découler de la proximité immédiate des côtes anglaises, avec ses conséquences économiques, comme de la situation de Calais au voisinage des riches provinces du Nord.

En 1875, le mouvement du port indiquait, entrées et sorties réunies, un tonnage de jauge de 840.000 tonneaux, pour un mouvement total de marchandises, importées et exportées, de 215.000 tonnes seulement. Cet écart considérable entre le trafic commercial et le tonnage du port provenait de ce que les chiffres du second étaient surtout alimentés par les services de transports de voyageurs et de dépêches entre la France et l'Angleterre.

L'état du port ne permettait pas davantage. Une passe extérieure peu profonde, un chenal large de

95 mètres et profond de 1 m. 50 à 2 m. 50, un quai de marée en charpente de 225 mètres de long avec un mouillage de 3 mètres pour les paquebots-poste, un port d'échouage bordé de quais dont la longueur utilisable n'atteignait pas 1.500 mètres et qui n'était creusé qu'en son milieu au niveau des basses mers de niveau ordinaire, un bassin à flot creusé au même niveau, dont la surface mouillée n'allait pas à 2 hectares avec des quais accostables sur 545 mètres seulement, l'écluse d'entrée large de 17 mètres et fermée par une seule paire de portes, telles étaient les caractéristiques du port de Calais à cette époque. Nulle part la largeur des terre-pleins des quais ne dépassait 30 mètres, et même elle se trouvait réduite à 20 mètres autour du bassin à flot.

La profondeur de la barre, nulle en vive-eau, allant de 2 mètres à 2 m. 50 en morte-eau, atteignait par haute mer 5 m. 10 à 7 m. 75. Seul l'accès du quai de marée offrait quelque facilité aux navires ayant franchi la barre ; les quais du port d'échouage n'étaient praticables que pour les très petits navires, et l'écluse du bassin à flot seulement pendant l'étale de haute mer, c'est-à-dire pendant une heure ou deux suivant les marées.

L'outillage du port réduit à peu de choses, le réseau des voies ferrées très insuffisant, des communications précaires avec le réseau des voies de navigation intérieure, n'ajoutaient rien à la valeur du port. Pendant plusieurs mois de l'année, à l'époque des crues, le bassin de retenue dont les eaux devaient, par des chasses appropriées, entretenir la profondeur du chenal et celle de la passe extérieure, ne pouvait fonctionner.

La nécessité d'éviter les marées basses de vive-eau imposait aux paquebots-poste des irrégularités et des retards fréquents, auxquels on ne pouvait parer que par le beau temps, en transbordant en rade les voyageurs, leurs bagages et les colis postaux .

En dépit d'un approfondissement de 2 à 3 mètres obtenu sur la barre par des travaux de dragage de 1875 à 1889, le port de Calais, dépourvu de quais accostables et où les navires n'étaient pas assurés de rester à flot, se trouvait complètement fermé à la grande navigation. Il ne pouvait recevoir les navires marchands de construction moderne, et ne se prêtait même pas à un service de paquebots satisfaisant entre les deux rives du détroit.

Une série de lois, du 14 juillet et du 14 décembre 1875, du 28 juillet 1879 et du 3 août 1881, ordonna les travaux nécessaires pour remédier à cette situation, en ce qui concerne le port et le canal de Calais. Une autre loi du 21 avril 1879 prescrivit le déclassement des ouvrages militaires qui étreignaient la place et eussent gêné les travaux, en même temps que la construction d'une nouvelle enceinte fortifiée englobant à la fois les 20.000 habitants de Calais et les 40.000 de Saint-Pierre ; la réunion de ces deux communes se fit ensuite, et Calais compta désormais 60.000 habitants. De 1876 à 1889, on dépensa 34 millions de francs aux différents ouvrages du port. Les principaux furent livrés au trafic en 1889. Ils devaient permettre de desservir un mouvement commercial représenté par un tonnage de jauge de 3 millions de tonneaux environ pour l'entrée et la sortie réunies, et par un tonnage effectif de marchandises de un million et demi à 2 millions de tonnes. Ces chiffres n'ont d'ailleurs pas été

atteints, comme on le verra par ceux de 1913 que nous donnons plus loin, et en dépit d'une progression constante. On escomptait aussi que des lignes transatlantiques étrangères feraient escale à Calais, et profiteraient des aménagements disposés à leur intention sur les quais de l'avant-port et les terre-pleins correspondants ; mais, sollicitées encore par un port anglais voisin, les compagnies de navigation visées décidèrent en fin de compte de choisir pour port d'escale en cette région celui de Boulogne.

*
* *

Les courants déterminés par l'étranglement du Détroit, et qui, un peu au-delà de Calais, vers le Nord-Est, à hauteur de Gravelines environ, commencent à former les bancs de Flandre, ont toute leur violence au sortir du Détroit ; cette violence va s'atténuant au fur et à mesure qu'ils s'en éloignent. On la trouve donc plus considérable devant Calais que, par exemple, devant Dunkerque, et Calais n'a pas le bénéfice des lignes de bancs qui protègent avec tant d'efficacité la rade de Dunkerque. Le port bénéficie cependant des avantages d'une rade foraine comprise entre le Riden de Calais et la plage Ouest. Les fonds y descendent à 12 et 13 mètres au-dessous du niveau des cartes.

Le chenal mesure aujourd'hui 130 mètres de large entre les musoirs des extrémités des jetées ; la hauteur d'eau en ce point est de 11 m. 40 en vive-eau ordinaire et de 10 m. 16 en morte-eau. La passe extérieure est constamment draguée à 6 mètres de profondeur, et la passe intérieure à 5 mètres. De sorte que,

si le port est en tout temps accessible aux navires de 4 mètres de calaison, l'avant-port l'est à toute heure de la marée aux navires de 5 mètres de tirant d'eau.

Cet avant-port offre une surface d'eau de 6 hectares, pour une largeur moyenne de 160 mètres. Il présente trois quais ayant 820 mètres de longueur : le quai de Marée ; le quai Nord, long de 570 mètres, garni de huit appontements métalliques à étages répartis en quatre groupes, de manière à pouvoir desservir à la fois quatre paquebots de 100 à 120 mètres, et en face desquels s'élève une vaste et belle gare maritime ; le quai Sud ou quai Devot, avec son terre-plein de 24.000 mètres carrés et ses 240 mètres de longueur ; c'est celui-là que l'on destinait spécialement à l'accostage des grands vapeurs transatlantiques.

Sur l'avant-port s'ouvre le port d'échouage, garni de 1.325 mètres de quais. Il donne accès au bassin du Petit-Paradis, réservé à la pêche, qui dispose de 360 mètres de quais, le long du quartier des pêcheurs, le Courgain, et non loin du phare.

Le grand bassin à flot de Calais est le bassin Carnot. Il communique avec l'avant-port par deux écluses parallèles, ayant 6 m. 85 et 8 m. 75 de hauteur de radier, 21 mètres de largeur pour la plus grande, et 14 mètres pour la plus petite. On peut y effectuer le sassement de navires de 130 à 135 mètres de longueur. Treize cabestans de halage sont répartis sur les bajoyers et la pile centrale, dont trois développent une force de 5.000 kilogrammes, et les dix autres une force de 1.000 kilogrammes. Le bassin Carnot étale 12 hectares de superficie ; 1.505 mètres de quais le bordent, et les terre-pleins qui le desservent mesurent 142.000 mètres carrés. Sa largeur va de 170 mè-

tres à l'entrée, à 70 mètres à son autre extrémité. Il est garni d'une cale inclinée pour les bois, longue de 85 mètres.

L'arrière bassin qui le termine communique par deux écluses jumelles avec le port de navigation intérieure, dont la superficie mesure 4 hectares, et les quais 1.600 mètres de long. Ce port de navigation intérieure, ou bassin de la Batellerie, est constitué par un élargissement du canal de Calais, qui, après avoir prononcé un coude, se resserre à nouveau avant de rejoindre le port d'échouage. Il ferme la boucle qui entoure d'eau complètement la ville de Calais. La Citadelle, à l'Ouest de la ville, est également entourée d'eau, à l'Est par le canal de Calais qui la sépare de la ville, au Sud par le bassin de la Citadelle, à l'Ouest et au Nord par le chenal d'Asfeld. De part et d'autre du bassin de la Batellerie, deux rampes facilitent l'embarquement des wagons sur chalands, pour permettre le transbordement des wagons aux chalands, ou inversement, au milieu même du bassin, au cas où les places à quai feraient défaut. Cinq ponts fixes, dont deux sur les écluses, assurent le passage à la circulation publique, et deux d'entre eux supportent des voies ferrées.

Le canal de Calais a été rectifié, élargi et creusé, pour donner passage aux bélandres de 300 tonneaux. Il a été séparé du canal de la Marck, canal d'assèchement auquel on a ouvert, par le moyen d'une dérivation, un débouché spécial sur l'avant-port. L'autre canal d'assèchement, le canal des Pierrettes, aboutit à l'extrémité Est du bassin de la Citadelle.

Quant au bassin de l'Ouest, il est partagé en deux darses. Pour l'usage des pétroliers, on y a établi

deux postes d'accostage, avec des appontements de 115 mètres de longueur, que desservent des terre-pleins dont la superficie mesure 33.000 mètres carrés.

Deux bassins des Chasses, l'un à l'Est, de 100 hectares de surface, l'autre à l'Ouest, de 75 hectares de surface, débouchent dans l'avant-port, dont les masses d'eau qu'ils lâchent contribuent à entretenir la profondeur à l'étiage voulu. Pour le premier, le volume d'eau utile emmagasiné en haute mer de vive-eau est de 1.600.000 mètres cubes ; il est débité à basse mer par une écluse de 30 mètres de large, avec une chute variant de 4 m. 25 à 5 mètres, en une heure de temps environ. Les chasses agissent surtout dans la partie aval du chenal intérieur, où les apports sableux sont assez abondants et le dragage difficile. Elles les rejettent dans le chenal extérieur, où les dragues les reprennent plus facilement. Quant au bassin de Chasse de l'Ouest, il déverse un volume d'eau de 1.000.000 de mètres cubes par une écluse de 18 mètres de large.

Tel est, dans son ensemble, le dispositif du port de Calais.

Son outillage comprend les huit grands appontements métalliques dont nous avons parlé, avec leurs paliers établis à diverses hauteurs, par où les passagers débarquent face à la gare maritime ; 22 grues hydrauliques de 1.500, 5.000 et 40.000 kilogrammes de force ; 6 treuils hydrauliques de 750 kilogrammes de force ; 3 transporteurs Temperley ; 4 grues électriques de 1.500 kilogrammes ; 2 grues à bras de 1.500 à 3.000 kigrammes ; 2 grues de pareille force appartenant à la Compagnie du Chemin de fer du Nord ; 3 grues flottantes de 1.500 kilogrammes appartenant à des particuliers ; 3 ponts-bascules pour peser les wagons

chargés ; 4 hangars de 40 mètres de long fournissant une superficie couverte de 25.820 mètres carrés ; un magasin des sucres de 5.415 mètres carrés de surface couverte ; enfin, plusieurs hangars privés. La Compagnie des Aciéries de France a installé pour la réception des charbons destinés à son usage un transporteur aérien avec trémies. Il existe de plus un parc à bestiaux, aménagé sur un terrain situé à proximité du bassin Carnot.

Les canalisations d'eau et d'électricité courent le long des quais, que sillonne un réseau de 24 kilomètres de voies ferrées rattaché au réseau du Chemin de fer du Nord. Une pompe à vapeur est toujours tenue prête à parer au danger d'incendie.

A l'extrémité Sud du bassin Carnot, une forme de radoub de 155 mètres de longueur peut recevoir des navires de 152 mètres. Sa largeur fut calculée pour permettre l'entrée des grands paquebots à roues qui faisaient autrefois le service du Détroit, et qu'ont remplacés de nos jours des paquebots à turbines. La forme se vide en trois heures de temps au maximum. On a réservé auprès la place de deux autres formes de radoub.

Dans l'avant-port Ouest, un gril de carénage est susceptible de recevoir des navires d'au moins 65 mètres de longueur.

On le voit, l'aménagement et l'outillage du port de Calais répondent aux besoins de la navigation commerciale moderne. En marée de vive-eau, les navires à qui leur longueur ferait craindre d'entrer au moment du plein, alors que le courant littoral donne sa vitesse la plus considérable, peuvent entrer soit deux heures avant, soit deux heures après. En marée de morte-eau,

le courant littoral n'est jamais à craindre, et le port demeure accessible à tous moments. Le service de paquebots avec l'Angleterre, contrairement à ce qui se produisait jadis, peut fonctionner aujourd'hui avec la plus grande régularité.

Quels ont été les résultats de ces améliorations au cours des dix années qui ont précédé la guerre ?

Le trafic a augmenté d'environ 50 pour cent, et le tonnage des marchandises a doublé. Les chiffres pour l'année 1904 indiquent 1.741.000 tonneaux de jauge, 482.000 tonnes de marchandises, et 298.000 voyageurs. Ceux de 1913 donnent : 2.512.535 tonneaux de jauge, dont 1.266.323 à l'entrée et 1.246.212 à la sortie ; 1.073.000 tonnes de marchandises, dont 988.318 à l'importation ; 409.000 voyageurs ; et 4.627 navires, dont 2.326 à l'entrée.

Le mouvement avec l'étranger se chiffre par 1.974.324 tonneaux, dont 1.646.739 pour les navires battant pavillon étranger, et 327.595 tonneaux pour les navires battant pavillon national.

Des armateurs anglais assurent la majeure partie du trafic. Six compagnies françaises desservent le port : la Compagnie des Chemins de fer du Nord, dont deux navires accomplirent 375 voyages à Douvres, et les autres, dont 13 navires accomplirent 34 voyages. Sept compagnies de navigation étrangères relient le port de Calais à Douvres, Londres, Leith, Anvers, la Baltique, New-York, Constanza, l'Australie et le Canada.

Des services réguliers par canaux, au nombre de trois, mettent Calais en communication avec Dunkerque, Lille et Courchelettes.

En ce qui concerne la pêche, 100 bateaux calaisiens

la pratiquaient en 1913, montés par 480 hommes d'équipages. Onze de ces bateaux marchaient à la vapeur. Ils rapportèrent 2.678 tonnes de poisson.

*
* *

La situation de Calais à la veille de la guerre était donc bonne. Le port suffisait amplement aux besoins du trafic ; une marge subsistait qui permettait sans inconvénients de l'accroître, avant d'atteindre les limites de la capacité du port et de son outillage. L'industrie du tulle, la grande, on peut dire la seule industrie calaisienne, en dépit de certaines fluctuations n'en demeurait pas moins une profitable source de richesses pour l'ensemble de la population.

La guerre est venue.

Elle porta tout d'abord un rude coup à la navigation d'escale, qui déserta Calais, de même que Boulogne, au profit de Dieppe et du Tréport. Mais si le trafic des voyageurs se trouva réduit au point de tomber à zéro, celui des marchandises n'a pas périclité, loin de là, et son tonnage a presque quadruplé de 1913 à 1918. Il existe à ce phénomène une explication : le trafic de marchandises durant la guerre a porté à peu près uniquement sur du matériel militaire à l'importation. Quant aux exportations, elles n'ont cessé de reculer d'une manière continue.

Voici quels furent les chiffres d'entrée, année par année, de 1914 à 1918 : 641 tonneaux, 1151, 1956, 2438, 2690. On juge de la progression. Quant aux sorties, pendant la même période, elles se comptent par 76, 24, 20, 36 et 67. Les importations montèrent à 641.000 tonnes en 1914, 1.151.000 en 1915, et

1.956.000 en 1916. Des exportations, il n'est pas question dans les statistiques.

Le nombre de voyageurs qui traversèrent Calais en 1914 monte encore à 347.163, dont 61.991 militaires, pour tomber à 132.154, dont 122.649 militaires, en 1915. L'année suivante, 1916, on ne compte plus qu'un millier de civils sur 194.726 passagers. Il est vrai d'ajouter qu'à la date du 1er janvier 1916, les services sur l'Angleterre furent définitivement supprimés, parmi tant d'autres restrictions imposées par l'autorité militaire. Aussi, les 612.898 passagers de 1917, les 1.339.047 passagers de 1918, se composèrent-ils exclusivement de militaires.

D'autres chiffres intéressants à relever pendant la période des hostilités sont ceux du trafic qui s'opéra par les canaux, au cours des trois dernières années de la guerre. Les marchandises évacuées par voies fluviales, et dont le trafic était né dans le port de Calais, produisirent un chiffre de 352.262 tonnes pour 1916, puis de 588.533 tonnes pour 1917, et de 613.173 tonnes pour 1918. Mais ce ne fut pas tout. A partir de 1917, l'autorité militaire organisa un service de transports par chalands de mer à travers le Détroit ; des remorqueurs amenaient ces chalands de Douvres à Calais, où ils passaient directement dans les canaux. Ils amenèrent 358.676 tonnes de marchandises en 1917, et 608.278 tonnes en 1918. Ce qui, pour l'ensemble du trafic par canaux, porte le total à 907.209 tonnes en 1917, et 1.221.451 tonnes en 1918.

On peut donc conclure d'une manière générale que, si le trafic du port de Calais a marqué au début un fléchissement sensible du fait des événements militaires, les exportations ayant subi une régression qui ne ces-

sera pas de s'accentuer, et le transport des passagers étant pratiquement annulé, il s'est cependant rapidement relevé, au point d'atteindre à la fin de la guerre des chiffres supérieurs à ceux qu'il connut auparavant.

Cette augmentation de trafic n'est pas le seul bénéfice dont Calais ait profité pendant la durée des hosti-

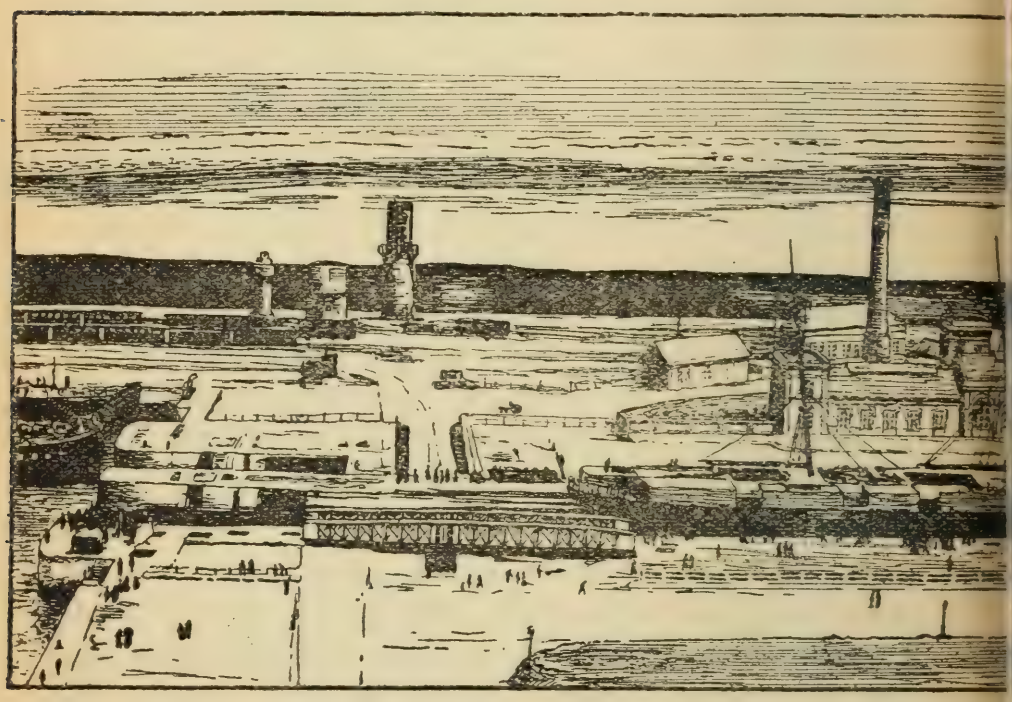
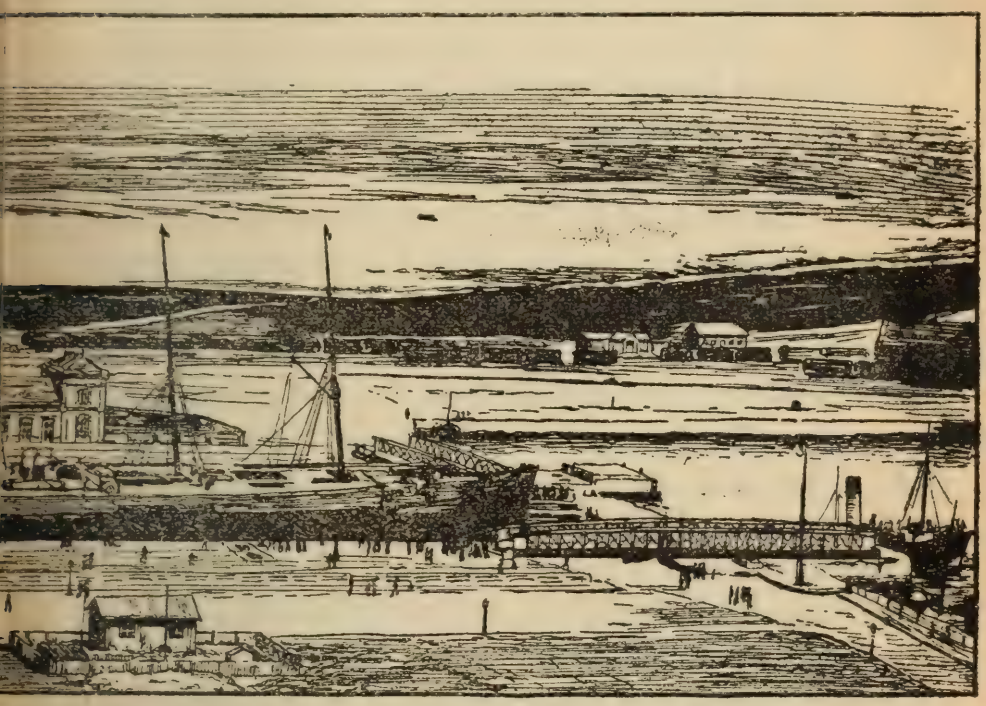


Fig. 8. — Cala

lités. Le port en a d'autres à son actif, plus durables, et qui consistent dans un certain nombre d'aménagements nouveaux dont il fut doté, et de notables accroissements de son outillage.

Dans cet ordre d'idées, on vit s'achever, en 1918, la construction d'un quai de 250 mètres de long au bassin Ouest, et l'installation dans l'avant-port de trois postes d'amarrage sur ducs d'Albe. Le bassin Carnot a été muni d'un établissement pour l'accostage des

ferry-boats. Le réseau des voies ferrées desservant les quais a été complété. Enfin, l'outillage proprement dit s'est augmenté de 12 cabestans électriques avec poupées de renvoi, de 4 grues de 5.000 kilogrammes de force, avec bennes automatiques, de 3 grues électriques à portique de 2.000 kilogrammes de force,



bassin Carnot

et enfin de 6 grues flottantes de 2 à 5 tonnes appartenant à des particuliers.

Entre temps, la physionomie de la ville subissait de profonds changements. La population s'augmentait soudainement d'environ 90.000 Anglais des deux sexes et de 30 à 40.000 réfugiés des régions du Nord envahi, gens aisés pour la plupart. Ils se fixèrent provisoirement à Calais, pour se trouver plus près de leur pays et être à même d'y rentrer plus tôt, dès que la possibi-

lité leur en serait offerte. Le commerce local n'eut sans doute pas à se plaindre d'un pareil surcroît de consommateurs. Ce lui fut une compensation à l'inconvénient de devoir s'exercer dans la zone des armées. Là, on sait combien était considéré comme inexistant tout ce qui n'avait pas un caractère militaire. Les autorités anglaises ne badinaient pas et faisaient appliquer rigoureusement les règlements qu'elles édictaient. Il faut bien reconnaître que, si quelques particuliers en éprouvèrent de la gêne, les choses, en général, n'en marchèrent que mieux.

La vie, il est bon de le rappeler, manque souvent de charmes au milieu des alertes continuelles et des fréquents bombardements par avions, voire par zeppelins. Calais reçut pour son compte environ 1.500 bombes ; 150 immeubles, dont l'église Notre-Dame, furent plus ou moins complètement détruits, et l'on eut la douleur de compter dans la population civile, et parmi les hommes de troupes, de trop nombreuses victimes. Un même jour, quinze cercueils, dont dix d'enfants, s'alignèrent devant le chœur de Notre-Dame.

Quelles sont, à l'heure actuelle, les possibilités d'avenir pour le port de Calais ? Il paraît assez difficile, et peut-être prématuré, de chercher à les déterminer d'une façon quelque peu précise, et l'on ne peut faire autrement que de s'en tenir à des généralités. Les Anglais occupent toujours la majeure partie du port, et au cours de l'été de 1919, le seul bassin réservé au commerce civil a suffi amplement, puisque ce commerce demeura à peu près nul. Au printemps, le maire avait fait à un journaliste les déclarations suivantes :

— Nous en avons pris notre parti. Nous attendons le retour à nos habitudes, avec, somme toute, assez de patience. En effet, notre industrie, à nous, c'est la dentelle. Nos usines n'ont pas souffert, et nous sommes prêts à livrer aussi abondamment qu'autrefois. Pendant cette guerre, qu'on ne faisait, hélas ! pas en dentelles, nous avons fourni à l'armée d'Orient de grandes quantités de moustiquaires ; nous n'avons donc pas trop chômé de ce fait, et les affaires, qui montrent une tendance à reprendre un peu, redeviendraient vite normales si une malencontreuse croyance à la baisse, généralement répandue, ne venait faire obstacle à cette reprise tant espérée.

« D'autre part, nos voyageurs de commerce sont paralysés dans leur action par nos règlements et les dispositions provisoires prises pendant la guerre, au profit des voyageurs anglais et américains, à qui leur gouvernement facilite la tâche par tous les moyens possibles, tandis que chez nous !...

« D'ailleurs, cet état de choses n'est pas particulier à Calais. Toute l'industrie française est blessée pour longtemps, si ce n'est mortellement. Au point de vue exportation, elle est, en tout cas, handicapée de loin par l'industrie étrangère, à cause du prix de revient qui sera, en France, au moins 20 pour cent plus élevé que partout ailleurs, à cause de nos ruines et de nos crises ouvrières.

« La signature de la paix va sans doute résoudre bien des problèmes, petits ou grands. C'est ce que nous attendons pour fêter comme il convient la grande victoire de nos armes.

« Nous en profiterons pour sortir de sa cave l'admirable monument élevé par le grand Rodin aux « Bour-

geois de Calais », et ainsi, peu à peu, l'ancienne physionomie se reformera dans notre ville, comme ailleurs, avec, bien entendu, quelques rides. »

En somme, à l'heure actuelle, le port de Calais, comme tous nos ports de France à l'exception de Dunkerque, sort de la guerre dans des conditions plus favorables qu'il n'y était entré. En attendant que l'occupation anglaise prenne fin, on s'y recueille jusqu'au jour où l'heure sonnera de recommencer activement les anciens trafics.

Ces trafics seront-ils exactement les mêmes, et n'y peut-on prévoir des modifications ? Celui des passagers ne semble guère appelé à prospérer, surtout si l'on envisage l'ouverture du tunnel sous-marin qui reliera l'Angleterre au continent, ouverture désormais certaine avant un laps de temps bien considérable. La rapidité et la commodité du trajet par cette voie terrestre détourneront à coup sûr l'immense majorité des voyageurs d'utiliser les paquebots. Il semble bien aléatoire d'escompter la chance de détourner au profit de Calais l'escale de quelques-unes des lignes transatlantiques qui, avant la guerre, faisaient mouiller leurs grands vapeurs dans le port en eau profonde de Boulogne. Les firmes allemandes n'existent plus, et l'on peut se demander si les mêmes raisons qui ont jadis déterminé le choix des Compagnies hollandaises, ne les inciteront pas à le maintenir.

A côté de cela, les avantages que valent à Calais la proximité de l'Angleterre, de plusieurs bassins houillers, et des régions libérées, subsistent. Son approvisionnement en charbon sera toujours plus facile que celui de maintes autres régions. Il est permis d'espérer que le mouvement d'exportation reprendra sans

que les importations soient l'objet d'une diminution notable, de ce fait que le trafic militaire aura cessé. On peut, sans être taxé d'optimisme exagéré, prévoir que la période des difficultés ne sera pas éternelle dans les régions libérées. Déjà, la vie y reprend en dépit des obstacles. La mise en train, si l'on peut dire, doit fatalement être ardue. Cependant, on discerne déjà la formation de centres d'activité dont le rayonnement se fera sentir alentour. Les habitants regagnent de plus en plus nombreux les villes, les campagnes d'où l'invasion étrangère les chassa ; on cite, pour certaines villes, des chiffres impressionnants et encourageants. Le jour où les transports fonctionneront à peu près normalement, nous assisterons à une reprise intense du mouvement économique dans ces départements dont le « ressort » a fait ses preuves. Calais est en communication avec eux par le canal et par le rail : son port, à coup sûr, est appelé à bénéficier de la recrudescence d'affaires qui s'ensuivra. Et son industrie du tulle, demeurée intacte, retrouvera sa pleine prospérité.

Les Calaisiens peuvent envisager l'avenir avec confiance.

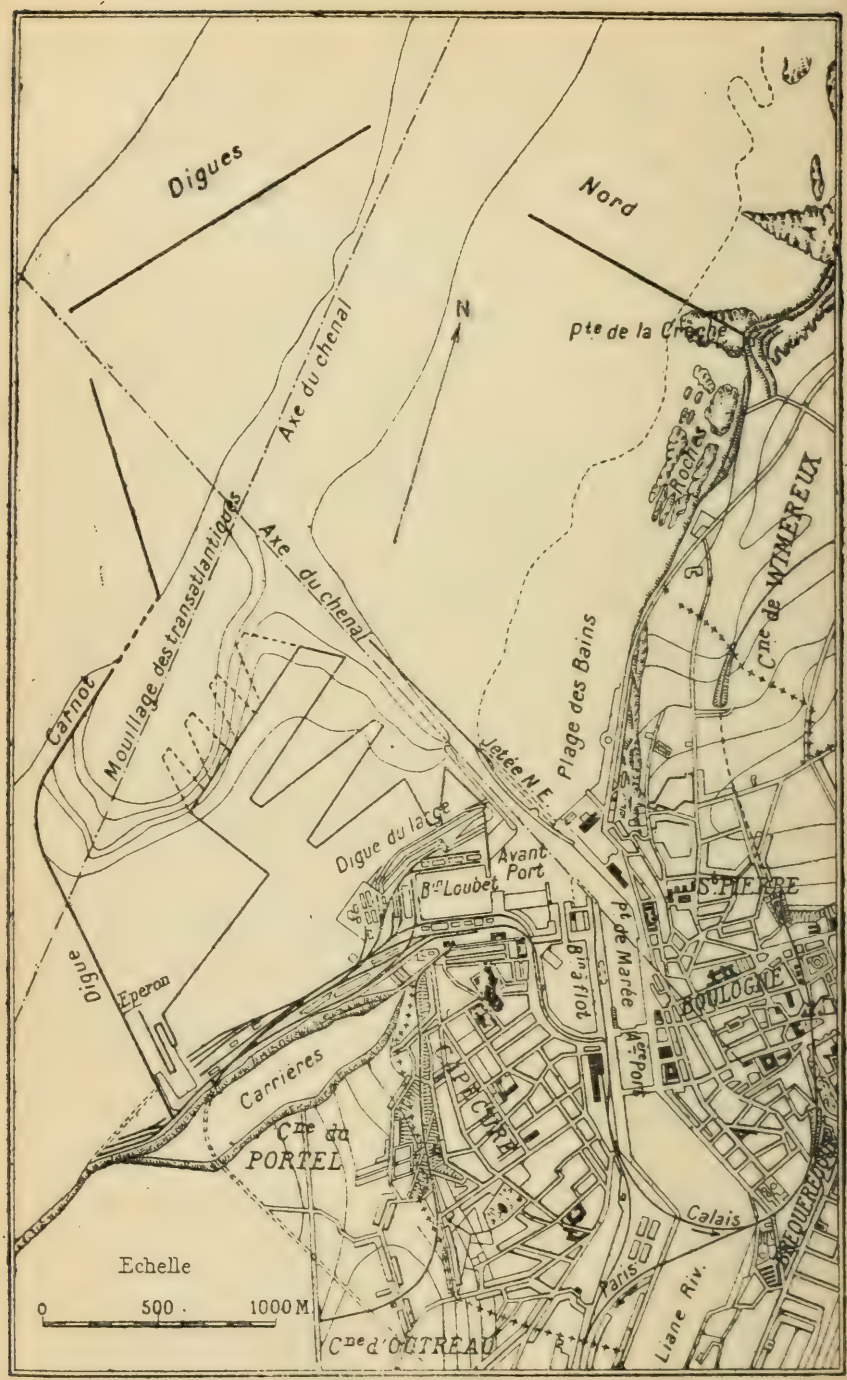


Fig. 9. — Boulogne-sur-Mer : projet du contre-amiral Huguet

BOULOGNE-SUR-MER

Le port de Boulogne est en pleine transformation, et d'autant plus intéressant à étudier.

Partez du célèbre coin Menteur ; continuez dans la direction du Casino : vous laisserez sur votre droite les ruelles en escaliers qui grimpent à pic sur la falaise aujourd'hui couverte de maisons, pittoresques avec les filets qui pendent et sèchent au grand air comme de souples draperies, grouillantes de vie avec toute la marmaille qui joue, s'ébroue, dégringole et cabriole le long des marches. Arrivés à hauteur de l'entrée du Casino, escaladez la dernière de ces rues. Elle n'a plus le même caractère. C'est une route qui monte en lacets réguliers comme ceux d'un chemin de montagne. Des demeures bourgeoises la bordent. Aux deux tiers de l'ascension, vous passerez à côté de l'observatoire d'où, au temps de la Flottille, l'amiral Bruix surveillait la mer. Au bout de votre course, après avoir vu sur la droite une route se diriger vers la haute et imposante Colonne de la Grande Armée, et, sur la gauche, le Calvaire, vers lequel les pêcheurs se tournent pour lui adresser une prière lorsqu'ils sortent

des jetées, vous débouchez sur un plateau, limité par le bord même de la falaise. De ce point, l'œil jouit d'un magnifique spectacle.

Vers le Nord, la ligne de la falaise se développe en anses harmonieuses dont les saillies sont la pointe de la Crèche, et, au loin, le cap Gris-Nez ; si la marée est basse, des amas de pierres, des pans de murs sur le prolongement d'une rangée de rochers, indiquent l'emplacement des forts que construisit en mer le prince de Croÿ, au XVIIIe siècle, et qui servirent utilement de points d'appui aux coquilles de noix de Napoléon. Du Nord au Sud, si vous faites face à l'Ouest, un large secteur d'horizon de mer, parfois frangé d'une ligne blanche indiquant les côtes crayeuses de l'Angleterre ; certains jours, la limpidité de l'atmosphère ou de curieux effets de réfraction permettent d'en discerner les détails avec une lucidité surprenante.

A vos pieds, l'estuaire de la Liane et le port. Vers le Sud, la falaise, interrompue par l'hiatus de la rivière, se relève et se prolonge à perte de vue. A l'Est enfin, la vallée de la Liane, la jolie rivière onduleuse et serpentine, les hauteurs qui l'enserrent ponctuées par les tourelles de fermes anciennement fortifiées, la ville moderne dominée par le quadrilatère de la ville comtale, superposée elle-même au castrum romain.

Les allées et venues des navires, depuis les léviathans transatlantiques jusqu'aux simples cargos, depuis les grands voiliers qui transportent les bois de Norvège jusqu'aux chalutiers et aux plus modestes barques de pêche ; le hérissement des mâts dans les bassins, et les cheminées d'usine qui échevèlent au

vent leurs panaches de fumée ; la rumeur qui monte d'une ville en travail et que rayent les coups de sifflet des locomotives, les hululements stridents de la sirène des vapeurs, les sourds tamponnements des wagons manœuvrés sur les voies qui bordent les quais, tout cela compose un tableau singulièrement animé, dont l'harmonie, dans ce paysage naturellement encadré, séduit le regard ; et la puissance qui s'en dégage impressionne l'âme de celui qui le contemple.

Et quels souvenirs s'imposent à l'esprit de quiconque songe au passé de ce pays ! Ici même, à l'endroit où nous nous sommes arrêtés, les hommes de ma génération ont connu sur un socle qui, vu de la plage, la faisait se détacher sur le ciel, une statue de Napoléon contemplant la mer ; un Anglais avait eu l'originalité de la faire dresser à ses frais ; elle était de terre cuite ; les vents et les pluies la rongèrent ; il n'en demeura qu'une façade, étayée de tenons de fer, jusqu'au jour où le tout s'effondra sous la poussée d'un ouragan. Cette statue marquait à peu près l'emplacement de la Baraque de l'Empereur, la petite maison de bois d'où il guettait son insaisissable adversaire. Il y consulta, sur les vents et les courants, sur les possibilités de débarquement à la côte anglaise, les corsaires qui s'illustraient chaque jour par quelque nouvel exploit, tels Broquant et cet étonnant baron Bucaille, qui ne s'applait pas Bucaille et n'était pas baron, mais que l'Histoire même ne peut désigner autrement. Lorsque l'impéritie de ses amiraux eut définitivement compromis le succès de ses grands projets, il y dicta en une nuit le plan de l'immortelle campagne d'Austerlitz.

Un peu plus loin, des fondations de murs de bri-

ques rappellent le phare de Caligula. C'était une tour d'aspect bizarre, dont la silhouette rappelait celle que, classiquement, les images donnent à la tour de Babel. La vie de Caligula abonde en excentricités. Il ne manqua pas d'en commettre lorsqu'il vint ici : il aligna ses légions sur la plage, et ordonna aux légionnaires de remplir leurs casques avec des coquillages, pour rapporter, disait-il, au Capitole ces dépouilles de l'Océan. Il témoigna de plus de bon sens en ordonnant l'érection d'un phare, le pendant d'un second construit de l'autre côté du Détroit. Charlemagne fit réparer le monument, qui traversa les siècles jusqu'au milieu du XVIIe : à cette époque, la municipalité ayant négligé de l'entretenir, il s'écroula un beau jour en plein midi, avec un bruit de tonnerre et dans un nuage de poussière. Il n'en reste rien, que d'anciennes estampes.

Un peu plus loin encore, le plateau s'abaisse légèrement et s'étale en amphithéâtre, scène toute prête pour quelque vaste et décorative cérémonie. Napoléon le comprit. Il y distribua pour la première fois les croix de la Légion d'Honneur à ses soldats. Comme il s'attachait à frapper les imaginations, il s'assit sur le trône de Dagobert et puisa les croix dans le casque de Bayard. Une stèle marque l'emplacement de l'estrade impériale.

En face, au Sud, sur la falaise de Châtillon, le roi de France et le Balafré assirent leur camp lorsqu'il s'agit de reprendre la ville au roi d'Angleterre Henri VIII, à qui la trahison du gouverneur l'avait livrée, en dépit de la résistance des bourgeois et de leur maire Eurvin.

Comme tous les anciens ports, celui de Boulogne

était situé assez loin de l'endroit où la rivière se jette dans la mer. La Liane était beaucoup plus large qu'aujourd'hui, ses méandres pénétraient beaucoup plus profondément dans les terres. Au Moyen-Age, les pêcheurs n'habitaient pas le quartier de la Beurrière, juché sur la falaise, mais celui de Saint-Nicolas, au pied des remparts du XIIIe siècle que l'on voit toujours debout, et à l'abri d'une deuxième enceinte beaucoup moins forte, mais dont la circonférence s'étendait davantage. Plus en amont encore, les Romains avaient établi les installations de leur célèbre flotte, la *Classis Britannica.* Lorsque Jules César et ses légions débouchèrent de l'épaisse forêt qui couvrait la Morinie, et qu'ils n'avaient traversée qu'avec les plus grandes difficultés, l'eau de la mer remontait jusque dans le val qui s'appela depuis le val de Saint-Martin, baignant le pied de la hauteur où ils assirent leur camp. Là ils construisirent la plupart des vaisseaux sur lesquels ils passèrent dans l'île de Bretagne. Là s'amarrèrent ceux de la *Classis Britannica,* tandis que les bureaux s'étageaient sur le flanc du coteau, entre la muraille du camp devenu ville, et les quais. Cette flotte connut d'étranges destinées. Chargée de garder la côte contre les pirates du Nord, elle accomplit cette tâche avec une désinvolture piquante le jour où le pouvoir central perdit de sa force et de son autorité. Son chef, Carausius, n'ordonnait l'arrestation des pirates que lorsqu'il les savait gorgés de butin, pour le leur reprendre, et se l'appliquer. Menacé, il passa la mer, prit la pourpre, et Rome n'eut d'autre ressource que de reconnaître le fait accompli.

Dans cet estuaire, l'archipirate boulonnais Guine-

mer arma la flotte qu'il mena en Orient appuyer les opérations des Croisés. Il ne se fit pas faute de pirater en cours de route. Le chef de la Croisade, Godefroy de Bouillon, le fameux duc de Basse-Lorraine qui fut couronné roi de Jérusalem, était né de la sainte comtesse Ide, dans le château dont les assises actuelles du beffroi sont tout ce qui subsiste. Ses deux frères l'accompagnaient. L'aîné revint en son comté de Boulogne ; le cadet lui succéda au trône de Palestine.

Il n'est pas possible de remuer une pelletée de cette terre sans remuer de l'histoire.

Le port n'accomplit pas de progrès avant le milieu du XVIIIe siècle. Alors on commença à l'améliorer, mais il reçut une bien autre impulsion quand Napoléon en eut fait le centre de ses opérations contre l'Angleterre, et y massa les bâtiments de sa Flottille. Le mouvement ne devait plus s'arrêter. Dès 1815, on démolit le Fort en Bois et le Fort du Musoir qui gênaient l'entrée. En 1819, la Chambre de Commerce se fonde. En 1822, le premier bateau à vapeur venant de Douvres pénètre dans le port, et en 1830 on pose en grande cérémonie la première pierre d'une nouvelle entrée. Sept ans plus tard, les deux jetées sont terminées. Un hôtel des Douanes, un Entrepôt s'élèvent. Les industries naissantes alimentaient le trafic du port ; le commerce de transit prenait une certaine importance, et en 1847 les paquebots transportaient déjà 78.000 voyageurs.

Au printemps suivant arriva le premier train de chemin de fer venant d'Amiens : depuis 1843, en face, les Anglais avaient mis en service une ligne allant de Londres à Folkestone. Celle de Boulogne à Calais fut

inaugurée en 1867, celle de Boulogne à Saint-Omer en 1869. La Halle au poisson s'était ouverte en 1867, et le Bassin à flot, en construction depuis 1862, était livré à la navigation en 1868.

Dix ans plus tard, M. de Freycinet, ministre des Travaux publics, posait la première pierre des grands travaux qui devaient, étapes par étapes, amener le port à son état actuel, lui-même essentiellement transitoire. Depuis 1878, les transformations se succédèrent à peu près sans arrêt ; cette évolution n'est pas près de son terme. Les nécessités du trafic imposent des améliorations et des agrandissements. Ce « perpétuel devenir », comme disent les philosophes, fournit la preuve la plus manifeste de la vitalité d'un port toujours trop à l'étroit dans les dernières limites où l'on escomptait qu'il se contiendrait, et qu'il ne tarde pas à franchir.

La situation de Boulogne présente de multiples avantages. On a noté qu'un canal lui manque pour la relier aux voies navigables de l'intérieur ; certes ce « moyen » lui serait propice, et il n'est pas dit qu'on ne le lui fournira pas. Nous l'avons déjà fait remarquer plus haut, le canal et le rail ne se concurrencent pas, et servent au transport de deux catégories de marchandises différentes : les marchandises lourdes et peu coûteuses pour le premier, les marchandises légères et d'un prix élevé pour le second. Or, Boulogne est admirablement desservie, en attendant le canal, par le rail. Des voies ferrées à profil facile et à grand débit en partent pour Paris et les au-delà, pour Bruxelles et l'Allemagne, pour Reims, Nancy et la Suisse : circonstance éminemment favorable à l'expédition de denrées périssables telles que le pois-

son, les fleurs, les primeurs, et au passage des voyageurs dont les préférences vont toujours aux voies les plus accélérées. Le trajet le plus rapide de Paris à Londres s'effectue par Boulogne.

Ces avantages décidèrent de nombreuses maisons de commission à s'y installer. Leurs relations s'étendent au monde entier. D'énormes quantités de marchandises, produits les plus riches de l'industrie, passent par leurs mains en provenance ou à destination de l'Angleterre. Denrées alimentaires à l'état frais, primeurs, fruits et légumes dont les Anglais sont gourmands et gros consommateurs, — et en provenance, suivant les saisons, du Nord, du Centre ou du Midi de la France, de l'Espagne, de l'Italie, de l'Algérie, de la Tunisie, — transitent par la voie de Boulogne, aux services réguliers et rapides. Au début du siècle, le trafic en tonnes de marchandises par mètre courant de quai ressortait à 540 tonnes en moyenne, et à 905 tonnes pour la seule portion du quai de l'Ouest réservée aux cargos des services réguliers sur Folkestone et sur Londres. Même défaut de place dans le bassin à flot. Des marchandises qui eussent dû normalement passer par Boulogne empruntèrent la voie d'Anvers ou de Calais. Pour pallier cette situation, on exécuta des travaux dont on espérait grand bien : à peine sont-ils terminés que déjà on en constate l'insuffisance.

Le transit des voyageurs et des marchandises ne constitue pas le seul aliment au mouvement du port. Il faut y ajouter les produits expédiés par les industries de la ville et de la région, et ceux nécessaires au fonctionnement des usines et fabriques : par exemple les charbons d'Angleterre, puisque le défaut

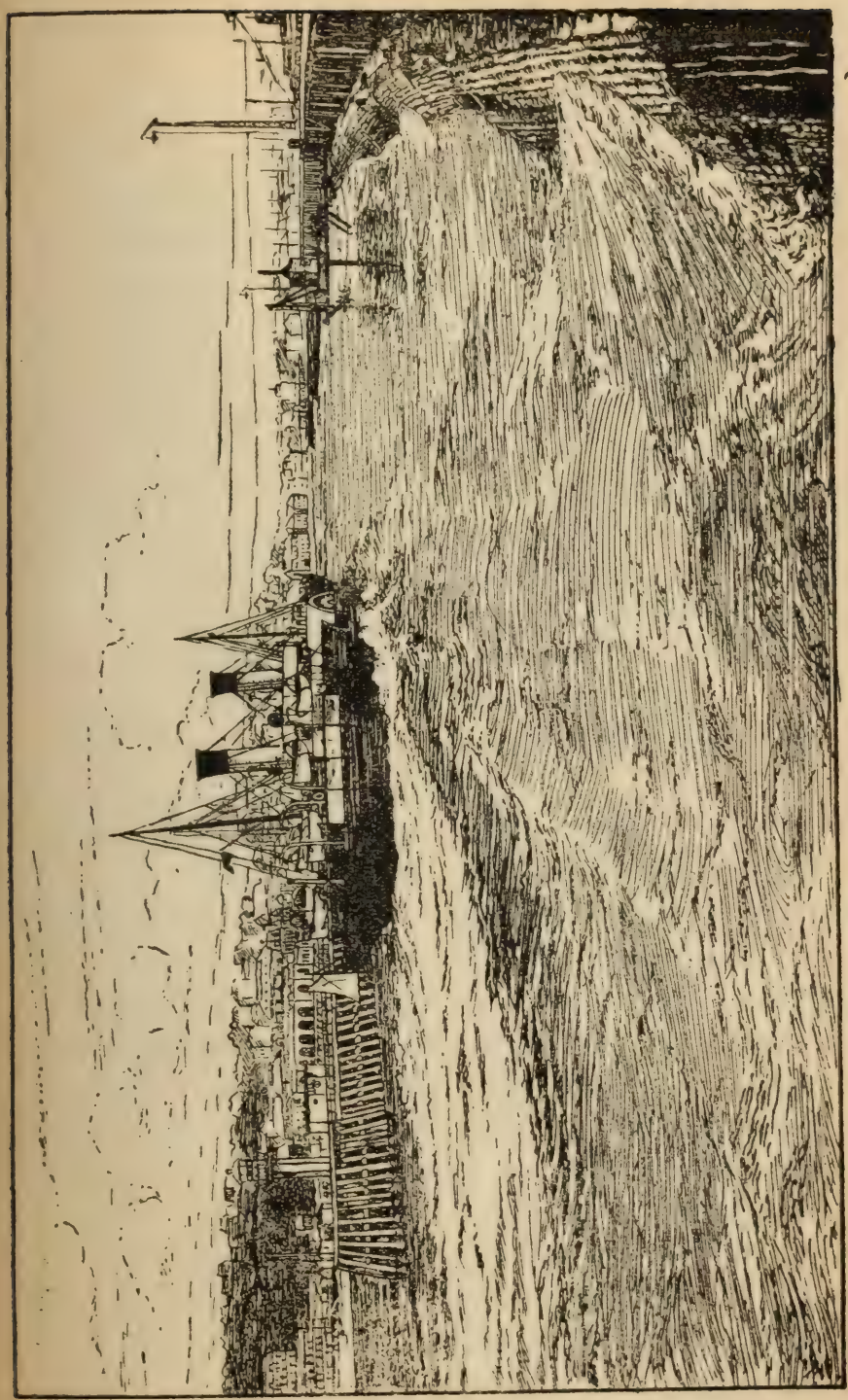


Fig. 10. — Boulogne-sur-Mer : entrée du bateau de Folkestone.

de canal ne permet pas de s'adresser à nos houillères du Nord et du Pas-de-Calais.

Les principales de ces industries sont celles des ciments, dont les fabriques produisent plus de 600.000 tonnes par an ; les fabriques d'articles de faïence, de produits céramiques et réfractaires ;les hauts-fourneaux d'Outreau, les trois fabriques de plumes et de porteplumes, les seules existant dans toute la France ; une fabrique de crayons, dont il n'y a que quatre sur tout le territoire français ; la fabrique de toiles à voiles, bâches, prélards et courroies de Condette ; l'importante papeterie de Maresquel, avec sa succursale d'Aubin-Saint-Waast ; les fabriques de pâtes de bois pour la papeterie à Brimeux et à Beaurain-Château ; les sucreries de Rang-du-Fliers-Verton, d'Anvin, de Marconnelle et de Conchil-le-Temple ; trois grandes scieries mécaniques à vapeur, qui débitent et façonnent les bois venus de Suède, de Norvège, de Russie, d'Amérique ; la tonnellerie mécanique qui fournit les barils pour le transport des ciments et celui du poisson ; les chantiers de constructions navales et les ateliers de constructions mécaniques et de réparations des bateaux en fer ; de grands ateliers de cordonnerie. Il en existe d'autres, moins importantes, auxquelles nous ne nous arrêterons pas.

En présence des progrès extraordinaires accomplis en peu de temps par quelques-unes de ces industries, et de ceux non moins surprenants réalisés par la pêche ; devant l'augmentation du transit de certaines marchandises dont quelques-unes apparurent pour la première fois il y a peu d'années, et devant le nombre toujours grossissant des voyageurs traversant le détroit ou empruntant les lignes transatlan-

tiques, on se convainc de la vitalité d'un port qui doit répondre à une telle variété de besoins grandissants. Cette variété exige la spécialisation des différentes parties du port. La Chambre de Commerce se préoccupe de la réaliser. De nouveaux travaux sont indispensables. Depuis une quarantaine d'années, le port traverse une crise de croissance ; il se transforme avec rapidité ; depuis la guerre, la crise est plus aigüe, l'activité plus intense, les perspectives d'avenir plus favorables qu'elles n'ont jamais été. Pour la bonne économie générale du pays, dont il est un des points vitaux, le port doit être aménagé et outillé de manière à satisfaire à tous les besoins qui le sollicitent, et à produire son maximum de rendement.

*
* *

Du point de la falaise où nous sommes montés, en isolant ce port du beau panorama dont il est le centre, on l'embrasse dans son ensemble d'un seul coup d'œil. Il apparaît comme un gigantesque plan en relief. On en comprend le fonctionnement, expliqué comme par une image.

Au large, pas de bancs de sable comme après l'autre débouché du Pas-de-Calais ; vers le Nord une rade foraine, la rade Saint-Jean. Quant au port lui-même, il se divise nettement en deux parties bien distinctes : le port extérieur et le port intérieur.

Entre Boulogne et Le Portel, à 1.750 mètres au Sud de l'entrée des jetées, un long bras s'élance vers la mer qu'il semble vouloir étreindre, un bras de 2.118 m. 50, courbé, après s'être dirigé droit à l'Ouest, de telle sorte que sur une longueur de

493 mètres il se replie vers le Nord, suivant une direction parallèle à la côte. C'est la digue Carnot, qui forme brise-lames, et abrite le mouillage des transatlantiques. Elle fut construite de 1878 à 1887, et coûta 18 millions. Les grands paquebots accèdent à leur mouillage par un chenal directement ouvert à la mer, large d'environ 400 mètres, et dont la profondeur varie de 13 mètres à 14 mètres à marée basse, et de 17 m. 06 à 18 m. 90 à marée haute. Le mouillage présente une superficie de 30 hectares, avec 10 m. 50 de profondeur à marée basse de vive-eau ordinaire, et de 15 hectares pour les profondeurs de 8 mètres. Les dragages actuellement en cours ont pour objet de l'étendre à 44 hectares avec une profondeur de 10 m. 50 à marée basse. Ce résultat est près d'être atteint. Dès à présent, les paquebots mesurant 208 m. 70 de long, ayant un tirant d'eau de 9 m. 60, une calaison de 11 m. 70 au maximum, et 24.149 tonneaux de jauge brute, y évoluent à l'aise. Rien n'est impressionnant comme les manœuvres qu'exécutent à l'abri du vent, avec une lenteur majestueuse, les villes flottantes que sont aujourd'hui les bâtiments destinés à la traversée de l'Océan. On en attend de 230 mètres de long et de 200.000 tonneaux de jauge nette. Le mouillage leur sera aussi facile.

Etabli normalement à la digue Carnot, à 500 mètres de son enracinement, l'éperon transversal forme, avec une digue de protection de 268 m. 80 qui part à peu près du milieu d'un terre-plein, le petit port. Une passe de 70 mètres entre ces deux digues y donne accès. C'est là qu'on charge les chalands employés aux travaux du prolongement de la digue Carnot.

Les petits bateaux de pêche du Portel ont pris l'habitude de venir s'y réfugier.

De vastes terre-pleins servent aux installations qu'il fallut aménager pour les travaux de la grande digue, et pour la construction des blocs artificiels. Ils supportent les voies de triage de la Compagnie du Chemin de fer du Nord, nécessaires à la desserte du bassin Loubet. En face de Chatillon, une amorce de traverse, de 200 mètres de large sur 360 de long, se trouve aujourd'hui incorporée dans les terre-pleins de ce bassin.

Le long de la falaise, un chemin conduit de Boulogne au Portel.

Le port intérieur commence à l'entrée des deux jetées en charpente qui encadrent un chenal de 72 mètres de longueur moyenne, parfaitement éclairé à l'électricité, et dont la profondeur aux basses mers est de 6 à 7 m. 60 et de 12 à 14 mètres aux hautes mers.

L'avant-port offre la même profondeur que le chenal. Sa surface est de 12 hectares 40. Il donne accès au port de marée, au bassin à flot, et au bassin Loubet. Il est muni, à l'extrémité Nord du quai Chanzy, d'un appontement en béton armé, construit pour l'accostage des tenders affectés au service des paquebots transatlantiques.

Le port de marée, doté de la même profondeur d'eau de 5 mètres, développe 8 hectares de superficie, 1.250 mètres de quais utilisables, et 2 hectares ½ de surface de terre-pleins. Une partie de ces quais est en appontements en charpente, ou en béton armé. Il est entré dans le port de marée des navires de 158 m. 70 de longueur, et de 12.000 tonneaux de jauge brute.

L'arrière-port, long de 220 mètres, large de 108, est suivi du bassin de retenue de la Liane, qui servait autrefois de bassin de chasses, et où l'on accumulait les eaux de la rivière et de la marée.

Une écluse à sas de 21 mètres de large sur 100 mètres de long entre les buscs, fait communiquer l'avant-port avec l'ancien bassin à flot.

Le bassin Loubet, inauguré en 1912, a coûté 11.200.000 francs, et nécessité, avec le nouvel avant-port qui le précède, l'extraction de 2 millions de mètres cubes de terre, pour passer des cotes (2 m. 50) et (6 m.) à la cote (— 4 m.), qui est devenue la profondeur du bassin. Long de 320 mètres et large de 200, il comprend deux souilles : la première, au pied du quai Sud, a 275 mètres de longueur sur 27 mètres de largeur au plafond, et est creusée à la cote (— 7 m. 70) ; la seconde, au pied du quai Nord, a 246 mètres de longueur sur 27 mètres de largeur, et est creusée à la cote (— 5 m.). La surface du bassin est de 6 hectares 40. Il a reçu des navires de 12.000 tonneaux de jauge brute et de 168 m. 50 de longueur.

Le nouvel avant-port qui le précède donne sur le chenal et l'ancien avant-port. Le bassin Loubet s'ouvre sur le nouvel avant-port par une passe de 65 mètres de largeur, aménagée au milieu d'une traverse en maçonnerie. Au Sud, un terre-plein limite le bassin, à l'Ouest un appontement en béton armé, au Nord un mur de pied surmonté d'un appontement également en béton armé. Au Nord-Ouest, la protection contre les vents dominants est assurée par un ouvrage que l'on appelle la digue du large.

Cette digue s'étend de la traverse du port en eau profonde à la jetée Sud-Ouest, sur 596 m. 76 de lon-

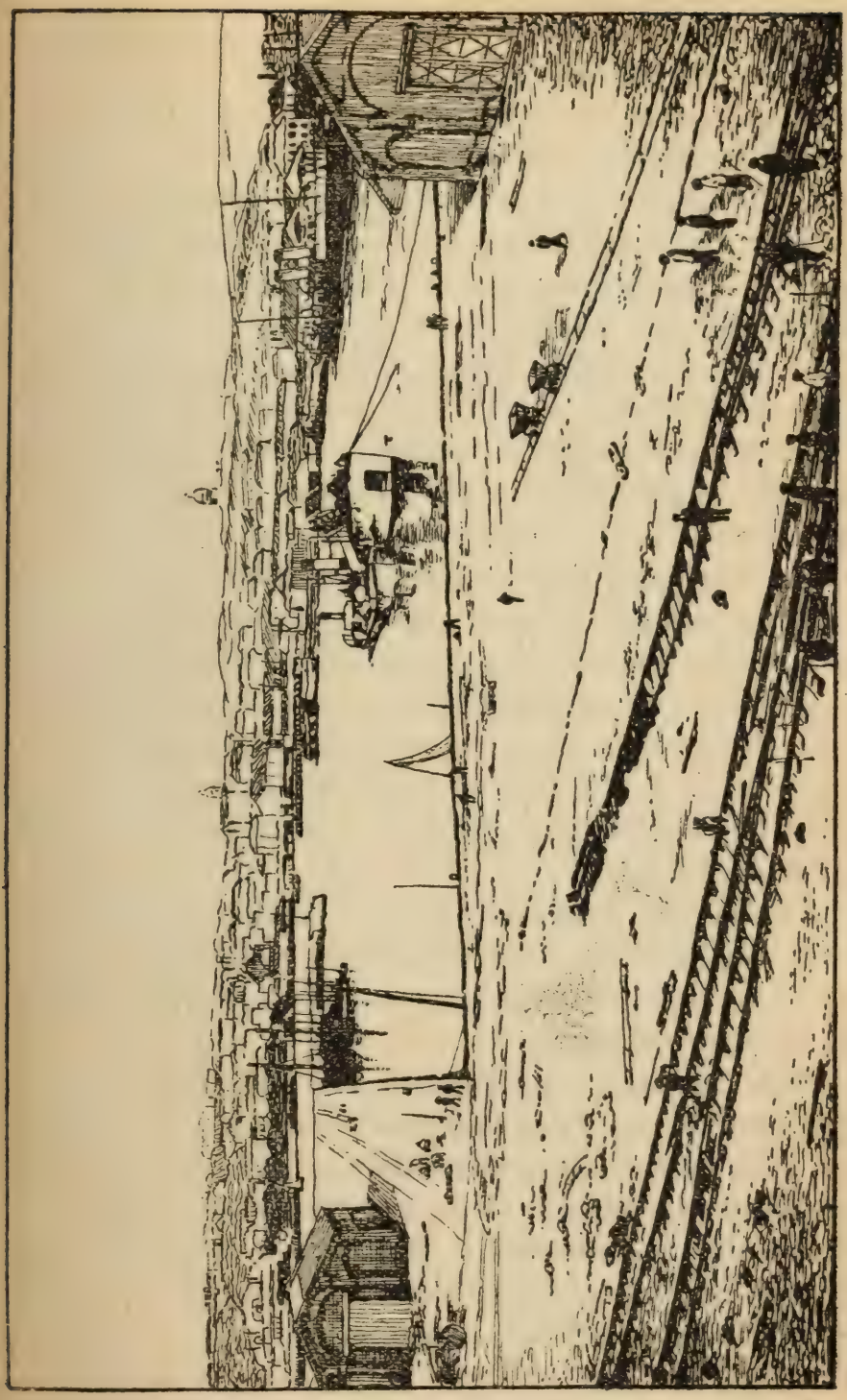


Fig. 11. — Boulogne-sur-Mer : vue d'ensemble du Bassin Loubet

gueur. Elle est arasée à la cote (22 m. 50), et formée d'un massif de sable revêtu, du côté de la mer, d'un perré maçonné, appuyé sur des enrochements, et surmonté lui-même d'un revêtement en béton. Au-dessus, une couche de terre grasse recouvre la digue. Sa largeur, de 10 mètres au sommet, est portée à 40 mètres en son milieu, pour l'établissement, le cas échéant, d'une batterie de côte.

La construction de l'appontement Ouest du bassin Loubet devait être, d'après les plans primitifs, un mur plein. Mais on modifia le projet, pour ménager la possibilité de prolonger ultérieurement le bassin Loubet vers l'Ouest.

Les terre-pleins qui l'entourent sont entièrement pavés ou empierrés. Leur largeur varie de 50 à 125 mètres, et ils offrent une superficie totale d'environ 10 hectares. Ils sont parcourus de voies ferrées et couverts de hangars. Un réseau d'égoûts assure leur assainissement ; il aboutit à un collecteur général débouchant à l'extrémité Sud-Ouest de la traverse du port en eau profonde.

Au total, le port intérieur que nous venons de décrire, dispose de 3.400 mètres de quais utilisables, de 12 hectares de terre-pleins, et d'une surface d'eau de 33 hectares 66.

Pour maintenir les profondeurs réalisées dans ses différentes parties, et pour continuer conformément au plan arrêté l'approfondissement du chenal d'accès du port extérieur et du mouillage des transatlantiques, l'Etat entretient à Boulogne 4 dragues, dont deux à succion et deux à godets. Lorsque ce matériel devient insuffisant, ce qui arrive, on a recours à l'entreprise, et ce sont des entrepreneurs hollandais

qui complètent le travail des dragues de l'Etat et assurent l'exécution des dragages nécessaires.

Une fois prise cette vue d'ensemble du dispositif du port, redescendons sur les quais, parcourons-les et examinons leur outillage.

Au droit de l'appontement avec débarcadère où accostent les paquebots de voyageurs contre le quai Ouest du port de marée, se dresse la gare maritime, édifiée en 1885, lors du transfert des services du Détroit du quai Est au quai Ouest. Les trains qui relient Boulogne au réseau du Chemin de fer du Nord, et par lui à Paris et l'au-delà, à la Belgique et à la Suisse, s'y rangent pour décharger ou recevoir les voyageurs et les marchandises. L'embarquement et le débarquement se font à couvert, sous un portique éclairé à l'électricité. Deux grues à vapeur et une grue électrique transbordent les bagages dans des caisses groupées par quatre, de manière à former le chargement d'un fourgon. Des passerelles mobiles servent aux voyageurs. Les opérations de transbordement sont vivement menées. La durée totale du trajet entre Londres et Paris était, en 1913, de 6 heures 45 minutes ; on n'en trouvait d'aussi courte sur aucune autre ligne de communication entre les deux capitales. En avril 1914, un train d'essai à très grande vitesse accomplit le parcours en 5 heures 25, dont 2 heures 27 pour le trajet Paris-Boulogne Central.

Le service de transbordement des marchandises du port est assuré par 20 grues électriques à grande vitesse sur portiques roulants, de 1 tonne 5 à 10 tonnes de force ; 6 autres de 1 tonne 5 étaient en construction en 1914 ; cet ensemble, affecté au bassin Loubet, sera complété par 14 autres grues. Sur les autres quais, on

trouve 6 grues à vapeur roulantes de 1 tonne 5, 1 grue électrique fixe de 40 tonnes sur portique, 3 grues à bras de 3 tonnes, 10 tonnes et 15 tonnes, 3 grues électriques roulantes de 600 à 1.000 kilogrammes. Tout ce matériel est exploité par la Chambre de Commerce. Plusieurs particuliers et des compagnies de navigation disposent de 15 grues à vapeur de 1 tonne 5 à 7 tonnes. La Compagnie du Chemin de fer du Nord affecte à la manutention des bagages au débarcadère des paquebots une grue électrique de 3 tonnes 5.

Au total, 49 grues, dont 4 à bras, 21 à vapeur, et 24 à l'électricité.

Les hangars publics couvrent une superficie de 10.800 mètres carrés, la halle aux poissons 1.407 mètres carrés, et l'entrepôt des sucres 2.507 mètres carrés. Il existe encore un entrepôt réel des Douanes, un entrepôt spécial pour les sels d'une contenance de 9.000 tonnes, des magasins généraux et des salles de vente publique.

Partout, le long des quais, courent des canalisations d'électricité, de gaz surpressé et d'eau douce. Sauf le quai Est du port de marée, tous les autres sont sillonnés de voies ferrées dont la longueur totale va à 22.165 mètres. Un faisceau de triage est aménagé entre la digue Carnot et le bassin Loubet.

Pour compléter cette énumération de l'outillage du port, il faut ajouter trois grils de carénage, une cale de radoub, un slipway de 63 mètres de long capable de recevoir des navires de 1.000 tonnes de déplacement, et un dock flottant large de 19 mètres, long de 60, avec deux appendices de 6 mètres à chacune de ses extrémités ; il est doué d'une puissance

de soulèvement de 1.300 tonnes, et utilisable pour les bateaux de pêche, les dragues du port et les bâtiments de commerce déplaçant moins de 1.300 tonnes avec un tirant d'eau allant jusqu'à 5 mètres.

Au Sud de l'avant-port et en communication directe avec lui, des chantiers de constructions et de réparations des navires opèrent pour les bateaux de pêche au petit cabotage, voiliers ou vapeurs, en bois ou en fer.

Six remorqueurs assurent le service de remorquage. Un septième, de 600 chevaux, est en construction. Deux tenders remorqueurs sont spécialement destinés au tansbordement des voyageurs, entre le port et les paquebots transatlantiques.

La Chambre de Commerce tient à la disposition du commerce un appareil Marot pour la dératisation des navires.

*
* *

Avant la guerre, les compagnies de navigation transatlantiques qui avaient choisi Boulogne comme port d'escale étaient : la Compagnie Néerlando-américaine, la Compagnie Hambourgeoise-américaine, la Compagnie Hambourgeoise-Sud-américaine, la Koninglyke-Néerlando-Lloyd, la Wœrman Linie, la Compagnie du Norddeutscher-Lloyd. Les lignes partaient de Rotterdam, de Hambourg, d'Amsterdam ; il y en avait trois sur New-York, une sur Philadelphie, une sur Boston, une sur Baltimore, une sur le Brésil, 4 sur le Brésil, l'Uruguay et la République Argentine, une sur la Côte occidentale d'Afrique, une sur le Cap et la Côte orientale d'Afrique. Les 419 paquebots qui fréquentèrent le port en 1913, de plus

de 200 mètres de long et de près de 30.000 tonneaux, transportèrent des émigrants et des passagers de cabine, ces derniers en voie d'augmentation ; 169 trains transatlantiques spéciaux les desservirent, en plus des trains ordinaires. Le trafic transatlantique, très florissant, était sur le point de s'amplifier encore par l'escale de nouvelles lignes. Plusieurs compagnies anglaises comptaient reporter de Liverpool à Londres le point de départ de plusieurs de leurs lignes, et faire relâcher leurs paquebots à Boulogne.

La Compagnie du South-Eastern and Chatham railway, la Compagnie Bennett et la Compagnie Campbell assuraient le service des voyageurs avec Folkestone, Londres, Goole, Hull, Brighton, Eastbourne et Hastings. Les deux premières transportaient les marchandises à Folkestone, Londres et Goole.

Six compagnies françaises reliaient Boulogne aux ports métropolitains, une avec l'Argentine, et plusieurs lignes irrégulières aux divers ports du monde.

Le chiffre de voyageurs transportés, 106.485 en 1895, 274.000 en 1904, arrivait à 512.277 en 1913, dont 481.940 pour l'Angleterre, et 30.337 pour l'Amérique et l'Afrique.

Le tonnage des navires entrés et sortis passait de 1.603.854 tonneaux en 1890, à 3.634.528 tonneaux en 1904, et 7.260.686 tonneaux en 1913 pour 6.748 navires, dont 222.837 pour le cabotage en France, 4.164.915 pour le cabotage international, et 2.798.248 pour le long cours. Ces chiffres ne comprennent pas le tonnage des bateaux de pêche, qui porterait à plus de 8.000.000 de tonneaux celui de 1913. Au cours de cette année-là, le nombre des colis manutentionnés pour le seul trafic du Détroit fut évalué à 10 millions.

Le tonnage des marchandises embarquées et débarquées donnait 701.000 tonnes en 1904, et 988.000 tonnes en 1913. Avec celui de la pêche, ce dernier chiffre montait à 1.272.765 tonnes. Les principaux produits composant ce tonnage étaient à l'entrée : le charbon, les bois du Nord et d'Amérique, le minerai de fer, le jute, le sel, la glace de Norvège, la laine, le coton, les machines, la fonte et l'acier. A la sortie, c'étaient les ciments du Boulonnais, les produits céramiques, les salaisons de Boulogne, le fer, la fonte, les tissus, les verres, les cristaux et les vins.

L'augmentation pour les dix dernières années va donc du simple au double pour le tonnage de jauge, et atteint la proportion de 25 % pour le tonnage des marchandises.

Quant à la pêche, les résultats ont été superbes au cours de ces mêmes années. Elle a subi des changements complets dans son fonctionnement, dans sa technique, dans ses moyens. Elle utilise des chalutiers à vapeur de 600 tonneaux, dont les machines développent 800 chevaux de force, ce qui a permis aux pêcheurs d'étendre leurs champs d'opérations à des régions lointaines, comme la Mauritanie, l'Irlande et Terre-Neuve, aussi bien que dans la Manche, la Mer du Nord, et le long des côtes de l'Océan, de l'Espagne et du Portugal. L'application des moteurs à combustion interne comme auxiliaires de la voile fut un nouveau progrès.

En 1890, la pêche était pratiquée par 326 bateaux, dont 12 à vapeur, et produisit 12.206.857 francs ; en 1913, le nombre de bateaux était de 364, dont 26 petits cordiers à vapeur et 38 grands vapeurs pour le hareng et le maquereau, 70 grands vapeurs pour la

pêche au chalut, 40 grands voiliers dont un à moteur pour les campagnes lointaines, et 190 voiliers, dont 3 à moteur, pour la pêche littorale. Les hommes d'équipage dépassèrent le chiffre de 5.000. La valeur des produits pêchés, y compris ceux de la pêche à pied, atteignit 29.909.034 francs, soit une augmentation de 150 pour cent.

En résumé, le port de Boulogne était, en 1913, le premier port de pêche de France, distançant les autres de loin, et le deuxième port de pêche du monde après Grimsby ; il occupait le 4e rang parmi les ports de France pour le tonnage de jauge, le 2e pour le trafic des voyageurs, le 8e pour le trafic des marchandises. La rapide progression qui l'a haussé à cette situation non seulement justifie les travaux accomplis depuis trente ans, mais encore prouve l'urgence de les continuer suivant un plan vaste et largement conçu. Il faut que son éxécution évite ces lenteurs et ces retards qui firent que le jour de l'achèvement de certains travaux, le trafic en avait déjà distancé la capacité, et qu'ils se trouvaient insuffisants au moment même où on les livrait à la navigation.

*
* *

Quelle a été la répercussion des évènements de la guerre sur cette situation prospère et pleine de promesses ? Elle peut se résumer en peu de mots : le trafic général a fléchi d'abord, pour se relever ensuite à des chiffres égaux et même supérieurs à ceux de 1913 ; les exportations ont subi une régression continue ; le mouvement des passagers civils a varié, mais en diminuant jusqu'à devenir nul ; quant à la pêche,

elle subit un coup terrible du fait de la mobilisation des équipages qui la pratiquaient, de la réquisition des vapeurs, des interdictions qui pesèrent sur elle, et enfin de la guerre sous-marine.

Les chiffres de voyageurs furent de 362.143 en 1914, de 191.695 en 1915, de 42.459 en 1916, de 44.138 en 1917, de 41.662 en 1918. Les compagnies transatlantiques hollandaises ont, dès l'abord, supprimé leurs escales, tandis que les compagnies transatlantiques allemandes étaient elles-mêmes supprimées. Les services sur l'Angleterre furent définitivement arrêtés le 1er janvier 1916, après que l'autorité militaire eut déjà imposé des restrictions équivalant à peu près à une suspension d'office. Le mouvement des voyageurs se déplaça vers le Sud, et Dieppe, notamment, en profita.

Les chiffres de militaires transportés ont été de 42.167 en 1914 deuxième semestre, 810.900 en 1915, 1.414.921 en 1916, 2.641.749 en 1917, 3.109.929 en 1918 ; ceux des blessés, de 125.386 en 1915, 129.611 en 1916, 256.571 en 1917, 201.300 en 1918.

Soit pour le trafic total de passagers : 112.960 en 1914 deuxième semestre, 1.127.981 en 1915, 1.586.991 en 1916, 2.942.458 en 1917, et 3.354.391 en 1918.

Les entrées et les sorties ont été respectivement de 856 et 885 pour le 2e semestre 1914, 3.758 et 3.869 pour 1915, 4.465 et 4.467 pour 1916, 6.788 et 6.985 pour 1917, 6.153 et 6.085 pour 1918, soit des totaux de 1.741, 7.627, 8.932, 13.773, 12.238.

Le tonnage de jauge, qui avait atteint 3.616.793 tonneaux à l'entrée en 1913 et 3.605.427 à la sortie, soit 7.322.220 tonneaux au total, est, en 1914, de 3.445.301 à l'entrée et 3.439.433 à la sortie ; en 1915, 2.483.575

et 2.461.236 ; en 1916, 2.524.644 et 2.528.976 ; en 1917, 3.492.427 et 3.493.583 ; en 1918, 2.929.532 et 2.956.132. Ce qui donne pour les totaux : 6.884.734, 4.944.811, 5.063.620, 6.986.010, 5.885.664.

Les chiffres pour le tonnage des marchandises sont les suivants : 1.052.233 tonnes en 1913, 871.148 en 1914, 1.360.711 en 1915, 1.991.693 en 1916, 2.326.121 en 1917, 1.952.887 en 1918.

Au cours des deux dernières années, l'emploi de chalands de mer chargés en Angleterre et remorqués à travers le Détroit du Pas-de-Calais, a contribué à grossir ces chiffres. La majeure partie de ce trafic fut, bien entendu, de nature strictement militaire. Boulogne était devenue une des bases les plus importantes de l'armée britannique sur le continent.

Sa situation lui imposait ce rôle. Il lui valut de fréquentes visites des avions ennemis. Les bombardements aériens commencèrent le 2 septembre 1917, pour se terminer le 25 août 1918. Cette dernière date a son éloquence. Outre les victimes, hélas nombreuses, qu'ils firent dans la population civile et dans la troupe, ils causèrent aux immeubles de la ville d'importants dégâts : 42 maisons furent rasées, 65 partiellement détruites, et 347 sérieusement endommagées.

Le port n'a pas souffert de ces bombardements. Bien au contraire : comme ceux de Dunkerque et de Calais, ils sort de la guerre amélioré dans son aménagement et dans son outillage. Le parement du mur Nord de la branche Sud de la traverse du bassin Loubet a été prolongé par une estacade en bois de 26 mètres de long, ce qui porte à 76 mètres la longueur du poste déjà établi en cet endroit. Le bassin Loubet

a rendu à la base anglaise les plus sérieux services, en dépit de ses dimensions plus réduites qu'il n'eût fallu, grâce à ses facilités d'accès et à son outillage perfectionné. Les Anglais ont pu y manipuler jusqu'à 4.700 tonnes de marchandises par mètre de quai et par an.

Ce bassin leur avait été affecté entièrement. Ils y ont installé 5 grues électriques roulantes sur portiques de 1 tonne ½ à 8 tonnes, 4 grues à vapeur roulantes de 2 à 5 tonnes, 3 grues à vapeur roulantes sur portique de 1 tonne ½ à 5 tonnes, 1 transbordeur pour wagons actionné par des cabestans électriques. Ils ont monté sur les voies des grues deux grands transporteurs électriques pour les grains. On leur doit encore 1 aspirateur mû par la vapeur et l'électricité, sur chaland, d'une puissance de 150 tonnes ; 4 élévateurs à godets électriques ; 16 transporteurs auxiliaires et entasseurs électriques, montés à l'intérieur des hangars ; 1 grand transporteur établi sur le terre-plein et destiné à la mise en tas des charbons ; 2 ateliers de réparations mécaniques.

Aux grues précédemment en service sont venues s'ajouter du côté français : 3 grues à vapeur de 1 tonne ½, 2 grues à vapeur de 2 à 3 tonnes, 5 grues à vapeur de 2 tonnes ½, dont trois sont à pylones et à bennes automatiques.

C'est-à-dire que le nombre total des engins de déchargement a passé de 49 à 88.

La superficie couverte par les hangars des terre-pleins s'est étendue à 1.849 mètres carrés, et 19 kilomètres de voies ferrées prolongent celles précédemment existantes.

Les services anglais y ont ajouté plus de 100 hangars

et entrepôts couvrant plus de 30.000 mètres carrés, et plus de 20 kilomètres de voies ferrées, avec de nombreux quais de déchargement. Entre les gares de Boulogne et du Pont-de-Briques, ils ont édifié une immense gare de triage couvrant des centaines d'hectares, et l'ont reliée à la gare centrale par une voie spéciale.

Disons encore qu'à Outreau, près de Boulogne, un parc de stockage de charbon, d'une superficie de 6.800 mètres carrés et capable de recevoir 12.000 tonnes de houille, a été créé avec toutes les voies de raccordement nécessaires.

On eût sans doute pu désirer davantage. On eût pu souhaiter la continuation des travaux en cours au moment où la guerre fut déclarée. La défense y eût trouvé de multiples avantages pendant la durée des hostilités. Il nous reste à les examiner, avant de nous occuper de ceux dont l'autorisation de principe est accordée, et enfin des divers projets à large envergure qui visent à donner au port tout son efficacité.

Une loi du 28 juin 1909 avait prescrit le prolongement de la digue Carnot sur une longueur de 600 mètres, dont 400 mètres à exécuter immédiatement. Car la digue Carnot n'était pas terminée : les travaux commencés en 1878 avaient été interrompus en 1887 faute de ressources. Une autre digue devait venir à sa rencontre en prolongement de la jetée de l'Est. Avec la digue telle qu'elle fut construite, on se contenta de viser à l'amélioration des conditions d'accès au port, de manière à rendre son entrée aisée, quelles que fussent les circonstances de temps. A cette époque, nul n'envisageait la possibilité des escales transatlantiques.

A la suite du prolongement en cours d'exécution et qui ne paraît plus bien loin d'être terminé, au moins quant à la première tranche de 400 mètres, et à la suite de l'approfondissement et de l'élargissement du mouillage des transatlantiques, ces paquebots disposeront pour leurs évolutions d'une surface de 44 hectares à la profondeur de 10 m. 50 par basse mer de vive-eau ordinaire. La dépense est prévue à 8.785.000 francs. Une gare transatlantique spéciale est en construction le long du quai Chanzy.

Une autre loi du 23 juillet 1911 avait prescrit la reconstruction à l'air comprimé de la jetée Est, et les dragages nécessaires pour approfondir à la cote (— 5 m.) la partie du chenal intérieur comprise entre le musoir de cette jetée et l'avant-port élargi et approfondi. Cette reconstruction est en cours. La nouvelle direction donnée à la jetée évite une courbe par laquelle l'ancienne jetée rétrécissait la largeur du chenal. Elle s'enracinera désormais à l'extrémité Sud de la digue qui borde le terre-plein du Casino, du côté de la plage. Elle se raccordera au quai Gambetta par un quai d'escale de 91 m. 60 de longueur. Son pied sera à la cote (— 5 m.). La dépense est évaluée à 7.000.000 de francs. Les bâtiments actuellement occupés par la Chambre de Commerce disparaîtront.

Voilà pour les travaux entrepris, et déjà en bonne voie d'avancement. On en a projeté d'autres, qui ont reçu l'autorisation de principe.

Le premier vise la transformation de la gare maritimes. Les trains en correspondance avec les paquebots n'y disposent que de trois voies. C'est insuffisant. On va faire disparaître le Magasin des Douanes

attenant à la gare, et on l'installera du côté du bassin Loubet. Les voies ferrées pourront alors encadrer la gare, celles de l'Est uniquement affectées aux trains à l'arrivée, celles de l'Ouest au départ. Ells se réuniront sur un pont tournant pour locomotives de 23 mèmètres, établi sur un éperon en béton armé qui couvrira une partie de la cale que l'on voit à la suite de la gare maritime, vers le sas. De plus, sur 12.000 mètres carrés, les quais seront protégés par des marquises vitrées pour abriter les voyageurs. Le bâtiment actuel de la gare recevra un prolongement à chaque extrémité. Les paquebots de Folkestone auront pour point de départ le nouvel éperon qui, sur une surface de 6.460 mètres carrés et une longueur de 82 mètres, bordera le chenal. On compte que la dépense nécessitée par les transformations de la gare et des quais s'élèvera à 1.700.000 francs, et celle de la construction de l'éperon à 1.800.000 francs.

Le second travail pour lequel la Chambre de Commerce a obtenu l'autorisation de principe est le raccordement direct du bassin Loubet à la gare centrale par voies ferrées. Ce raccordement s'opérera par un tunnel de 187 mètres, qui pénétrera sous la falaise de l'Ave Maria, à 260 mètres au Nord de l'enracinement de la digue Carnot, et se greffera sur la ligne de Paris au pied de la falaise d'Outreau. Ce sera le remède à l'inconvénient actuel qui rend les voies ferrées du bassin Loubet tributaires de celles du bassin à flot, dont les mauvaises conditions d'accès à la gare centrale sont trop évidentes pour qu'il soit nécessaire d'y insister. L'inconvénient sera beaucoup plus grave encore le jour, aisé à prévoir, où on creusera d'autres bassins dans la partie Sud du port. Ce

raccordement par voie souterraine coûtera, sans tenir compte de l'établissement des voies, une somme de 7 millions. L'exécution demandera trois années.

Ces travaux sont le prélude d'autres, beaucoup plus importants, dont les modalités sont à l'étude.

La Chambre de Commerce envisage la construction d'une digue Nord, qui s'enracinerait à la pointe de la Crèche, et l'approfondissement des mouillages transatlantiques par des dragages appropriés, et ultérieurement la construction de darses à l'abri de la digue Carnot. Le plan primitif du port en eau profonde est repris, mais agrandi dans des proportions considérables. Voici en quels termes la Chambre de Commerce expose le projet concernant la digue Nord et les mouillages transatlantiques :

« La digue Nord aurait une longueur de 2.300 mètres environ, et laisserait, entre son extrémité et celle de la digue Carnot prolongée, une passe libre de 500 mètres. Elle serait construite à claire-voie sur 500 ou 600 mètres à partir de la côte, de manière à permettre au jeu des courants de s'exercer et de s'opposer à l'envasement de la plage.

« Les dragages dont l'exécution est envisagée comportent :

« 1° L'élargissement à 800 mètres et l'approfondissement, à 12 mètres au-dessous des basses mers, du mouillage abrité par la digue Carnot, dont la longueur serait de 1.200 mètres.

« 2° La création, à l'abri de la digue Nord, d'un mouillage de 800 mètres de longueur sur 600 mètres de largeur, et présentant une profondeur de 10 mètres. Ce mouillage serait destiné aux bateaux de dimensions moindres.

« La réalisation de ce programme, qui ferait de Boulogne le premier port transatlantique du continent sur la Manche, entraînerait une dépense d'au moins 30.000.000 de francs. »

Après l'étape des travaux en cours d'exécution, ceux-ci en constitueraient une deuxième ; la Chambre de Commerce en prévoit une troisième, aboutissement d'un programme essentiellement logique, et qui vise la spécialisation des organes du port en vue d'une appropriation aux besoins de trafics différents. Ce programme exige une accommodation des organes anciennement existants, et la création d'organes nouveaux.

En effet, la diversité des besoins et la promiscuité des organes destinés à y répondre ne constituent pas une bonne condition de l'exploitation du port. Enumérons les branches du trafic : 1° voyageurs entre la France et l'Angleterre, transportés par le moyen de services permanents, ou de services temporaires d'excursionnistes ; 2° voyageurs transatlantiques entre l'Europe d'une part, l'Afrique et l'Amérique d'autre part ; 3° messageries grande vitesse : fleurs, fruits et primeurs, marchandises de valeur, etc. ; 4° marchandises diverses ; 5° pêche.

Voici par quels moyens la Chambre de Commerce compte réaliser la spécialisation des organes du port :

« Etablir le service permanent de voyageurs franco-anglais sur un môle spécial du port en eau profonde et le service temporaire d'excursionnistes au nouveau quai d'escale ; maintenir le service des voyageurs transatlantiques dans son emplacement actuel : pour les tenders à la gare maritime actuelle (ces mots sont de 1912 ; aujourd'hui il convient d'écrire : à la gare

transatlantique en construction) ; et pour les transatlantiques au port en eau profonde, amélioré par la construction de la digue Nord et l'agrandissement du mouillage ; transférer le service des messageries grande vitesse sur les quais Sud, Nord et Ouest du bassin Loubet ; réserver le bassin à flot actuel et le reste du bassin Loubet, et, plus tard, une ou plusieurs darses à créer dans le port en eau profonde, au trafic général, et enfin donner à la pêche, provisoirement, ce qui reste libre au port de marée et au bassin à flot, et, aussitôt que faire se pourra, un établissement spécial, aussi perfectionné que la technique moderne permet de l'entrevoir, et aussi développé qu'on peut le concevoir d'après les prévisions les plus optimistes, et qui serait établi, d'après un projet déjà étudié, dans l'arrière-port actuel, convenablement approprié.

« Malheureusement, la réalisation d'un tel programme d'ensemble entraîne une dépense totale de près de 120 millions, et ne peut être, par suite, opérée que par étapes. »

Le projet qui concerne l'installation du port de pêche dans le bassin de la Liane est étudié, d'accord avec les armateurs et la Compagnie du Chemin de fer du Nord. Il comporte une réduction considérable du plan d'eau du bassin, notamment par l'établissement de terre-pleins et d'une gare de marée.

Ce programme élaboré par la Chambre de Commerce n'est pas le seul. Nous en connaissons deux autres dont les principes, dont les motifs sont identiques, mais dont les modalités diffèrent. Le premier a été formulé par M. Paul Le Garrec, capitaine au long cours et pilote de Boulogne, et publié sous le

patronage de la Ligue navale française. Le second est dû à M. le contre-amiral Huguet.

La comparaison de ces divers projets entre eux présente un vif intérêt, et la discussion qui en découle ne peut être que fructueuse. Il est essentiel que des résolutions dans le genre de celles qu'il s'agit de prendre soient arrêtées à la suite d'une étude approfondie et contradictoire. Il faut envisager la question sous toutes ses faces, tenir compte de toutes ses exigences, car les actes qui s'ensuivront sont de ceux qui engagent lourdement l'avenir. La prospérité d'une ville, de toute une région en dépend, et, par suite, la richesse même de la France.

Je résume les données fournies par M. Le Garrec, et j'expose l'essentiel de son programme et de son argumentation. Il s'attache aux travaux à accomplir et aux questions intéressant la navigation du port de Boulogne, qui sont en étroite connexité avec eux.

D'abord, la pêche. Sur 122 chalutiers et cordiers à vapeur réquisitionnés par la Défense nationale, 19 ont péri. Les voiliers ont bien perdu 23 unités par fortune de mer ou par le fait de l'ennemi, mais les achats faits dans les ports voisins ou à l'étranger ont largement récupéré ce déficit. Cependant, pour les vapeurs, il est indispensable que nos chantiers de constructions soient mis à même d'en construire aussi tôt que possible, afin d'éviter des achats à l'étranger, où, de toutes façons, il conviendrait que notre gouvernement obtînt pour nos armateurs des facilités d'achat ou de construction. La construction en série est préconisée d'autant plus volontiers qu'elle s'adapterait parfaitement aux quatre types des vapeurs ayant fourni les meilleurs résultats : le chalutier-morutier

de 60 mètres, le chalutier harenguier de 43 mètres, le petit chalutier de 30 à 35 mètres, le cordier de 18 à 20 mètres.

La flotille de pêche une fois reconstituée, il faudra que le Syndicat des mareyeurs s'entende avec les Compagnies de Chemin de fer pour améliorer le transport du poisson frais, sur le modèle de ce qui se passe à Grimsby, où le Great central Railway, qui est propriétaire du port, a organisé des trains de marée — 15 par jour — qui dispersent le poisson frais aux quatre coins du Royaume-Uni. La même compagnie de chemin de fer a organisé un service de bateaux qui transportent la marée anglaise à Hambourg, Rotterdam et Anvers. L'organisation de la Lancashire and Yorkshire Railway à Fleetwood peut également servir de modèle, pour ses services de trains de marée et ceux de bateaux qui approvisionnent l'Irlande. En Allemagne, depuis longtemps, Bremerhaven, Cuxhaven et Geestmunde doivent leur prospérité en tant que ports de pêche aux chemins de fer de l'Etat allemand. Chez nous, en France, tout est à faire sous ce rapport. Il ne faut pas perdre de vue que les possibilités de transport limitent la production de la pêche.

Si la pêche, à Boulogne, se développe comme elle le doit, le port de pêche, déjà très insuffisant avant la guerre, rendrait tel qu'il est tout trafic impossible, à moins que l'on n'ait recours à de nouveaux aménagements. On voyait, en 1914, les bateaux de pêche entassés sur plusieurs rangées entre les quais Gambetta et Chanzy, dans un chenal de 130 mètres de largeur, et, par suite, considérablement gênés dans leurs opérations de déchargement, dont il leur fallait attendre

l'heure plus que de raison. On en faisait bien passer quelques-uns dans le bassin à flot, mais là, c'est la traversée du sas qui leur imposait des retards, et ne contribuait certes pas à la régularité de leurs mouvements. Cette situation a justement préoccupé la Chambre de Commerce ; on a vu précédemment qu'elle méditait la création d'un port de pêche muni des agencements les plus modernes dans le bassin de retenue de la Liane.

M. Le Garrec n'estime pas cette combinaison opportune. Il rappelle qu'avant la guerre, la dépense qu'elle occasionnerait était estimée à 20 millions : à quelle somme monterait-elle aujourd'hui ? Il signale quelques objections de détail et fait valoir l'inconvénient qu'il y aurait à diminuer le plan d'eau du bassin de retenue de la Liane, en y établissant une gare de marée. Et qu'adviendra-t-il dans l'avenir ? Une autre utilisation de l'estuaire de la rivière ne s'imposera-t-elle pas ? Le creusement d'un canal reliant Boulogne aux centres miniers et industriels du Nord n'est sûrement pas du domaine de l'utopie : le bassin de retenue en serait obligatoirement le débouché. De plus, les industries déjà nombreuses qui se sont installées dans la vallée s'accroîtront certainement ; elles trouveraient là un port qui leur fournirait toutes commodités pour les transports maritimes destinés à les alimenter en matières premières ou à exporter leurs produits.

La solution que préconise M. le Garrec consisterait à attribuer à la pêche le bassin à flot. Ce bassin ne répond plus à aucun des besoins de la marine marchande moderne. Les établissements dont dépend l'industrie de la pêche l'avoisinent, tels que magasins de

mareyeurs, usines de salaisons, gare d'expédition, chantiers de réparations. Pour le transformer en bassin de marée, il suffirait de supprimer les écluses du sas de manière à obtenir une passe libre de 40 mètres de largeur, d'établir en bordure des quais une plateforme de 12 mètres de large montée sur pilotis, de draguer la passe d'entrée et le fond du bassin à une profondeur de 4 mètres au-dessous du zéro des cartes. On n'aurait qu'à utiliser les voies ferrées déjà existantes. Quant aux 1.000 mètres de quais que l'on obtiendrait, il serait nécessaire de les outiller avec le nombre de grues électriques reconnu indispensable pour assurer l'enlèvement rapide du poisson.

Quoi qu'il advienne des projets en cours concernant un nouveau port de pêche, il est urgent de développer de suite l'outillage du port actuel, car l'accroissement dans le rendement de la pêche est inévitable. Les progrès à réaliser dans le système du charbonnage des vapeurs de pêche sont parmi les premières préoccupations à ce point de vue, et M. Le Garrec en expose plusieurs dont l'application devrait être réalisée sans perdre de temps.

Il montre, en examinant l'avenir réservé aux services du Détroit, le tort que ne manquera pas de leur causer le percement du Tunnel sous la Manche. De tous temps, l'idée de ce tunnel rencontra en Angleterre une opposition tenace et vigoureuse. A ces opposants, la guerre est venue démontrer avec une évidence indiscutable de quelle utilité vitale il serait pour nos amis Anglais si pareille circonstance se renouvelait. Aujourd'hui, l'opinion s'est ralliée à l'idée du tunnel. Nous pouvons être certains que ce travail s'effectuera, et qu'il deviendra un fait accompli avant

longtemps. Les études sont faites, et l'on sait à quelles difficultés matérielles on aura à faire face.

Les voyageurs seront alors à même de traverser le détroit en 30 minutes, et en évitant un double transbordement. L'avantage, sans compter l'abolition des risques de mal de mer pour ceux qui y sont sujets, sera sans aucun doute tellement appréciable que la presque totalité des voyageurs abandonnera la voie de mer pour emprunter celle du tunnel. Cela ne veut pas dire que les services maritimes entre l'Angleterre et la France seront abolis pour cela : on peut prévoir une intensité du trafic entre les deux rives du détroit telle, qu'ils subsisteront quand même.

D'autre part, on peut tenir pour assuré le passage d'un chiffre illimité de voyageurs par ce tunnel, qui débouchera à peu de distance de Boulogne, et fournira une immense clientèle aux services d'escale transatlantiques. Ce qui sera perdu pour le mouvement des voyageurs du port se trouvera ainsi regagné en grande partie.

Ayant enlevé le bassin à flot au commerce pour l'attribuer à la pêche, ayant réservé l'usage du bassin de retenue de la Liane pour une attribution à déterminer ultérieurement, M. le Garrec expose les moyens de faire face au développement du trafic commercial. Ici, il convient de le citer textuellement :

« La situation du port de Boulogne, au fond d'une vallée abrupte, ne laisse que très peu de terrain disponible pour de nouvelles extensions. Outre la vallée de la Liane, dont l'utilisation reste réservée, il n'est pas d'autre emplacement utilisable que la partie de la côte comprise entre le quai Ouest du bassin Loubet et le point d'enracinement de la digue Carnot. L'insuffi-

sance du terrain, qui est limité par la falaise, peut être compensée par l'emprise nécesaire sur la rade abri.

« Une opinion communément répandue présente cette partie de côte située à l'intérieur du port en eau profonde, comme propice à la construction de darses séparées par les môles orientés perpendiculairement au rivage. On donne à cette construction l'épithète avantageuse de port Méditerranéen. Faisons immédiatement raison de ce projet.

« Nous ne sommes pas, hélas ! en Méditerranée, où d'ailleurs le môle destiné à abriter les darses d'un port se trouve généralement à faible distance de celles-ci, ce qui ne serait pas notre cas avec la digne Carnot. En outre, la fréquence des tempêtes d'Ouest auxquelles le port est directement ouvert, et la faible protection offerte par la digue au moment de la pleine mer rendraient les conditions d'abri tout à fait insuffisantes. Les manœuvres des navires à l'intérieur des darses seraient rendues impraticables pendant 150 jours par an, par suite de la violence du vent du large qui ne serait brisé par aucun obstacle, et nous verrions fréquemment des navires amarrés dans les darses rompre leurs amarres et partir en dérive.

« Une commission nautique composée d'hommes d'expérience ne donnera jamais son consentement à un projet de construction de darses ouvertes sur le port en eau profonde, celui-ci fût-il complètement fermé.

« Nous devons par conséquent nous en tenir à un projet de bassin fermé analogue au bassin Loubet, dont le succès est désormais consacré par l'exploitation intensive à laquelle la base anglaise l'a soumis pendant quatre ans.

« Le nouveau bassin devrait être creusé dans le prolongement du bassin Loubet, suivant un axe légèrement oblique par rapport à l'axe de celui-ci, de façon à suivre une direction sensiblement parallèle à la côte. Il aurait 1.000 mètres de long et 250 mètres de large.

« Le quai Ouest du bassin Loubet, qui fut constitué par un perré surmonté d'un appontement, en vue d'un prolongement éventuel du bassin, serait ouvert à une passe de 90 mètres de long et 30 mètres de large reliant les deux bassins.

« Le nouveau bassin serait creusé comme le bassin Loubet à 4 mètres au-dessous du zéro des cartes. Une souille de 7 mètres de profondeur régnerait le long des quais de 1.000 mètres.

« Il serait nécessaire de ménager dans le nouveau bassin un accès à la marée du côté du port en eau profonde, parce que la passe de 90 mètres assurant la communication avec le bassin Loubet serait insuffisante pour le remplissage et le vidage du bassin. On éviterait toutefois cette difficulté du remplissage en faisant du nouveau bassin un bassin de mi-marée, avec un sas d'accès de 150 mètres de long permettant d'entrer et de sortir de 2 h. 1/2 jusqu'à 3 heures après la pleine mer.

« Les quais offriraient de vastes terre-pleins qu'il serait aisé d'étendre encore du côté de la terre en creusant dans la falaise, et seraient bordés de hangars qui fourniraient une bonne protection contre les vents du large.

« Les voies ferrées des quais aboutiraient directement au tunnel de l'Ave Maria. Une voie de raccordement relierait les quais Nord et Sud, en traversant

la passe de communication sur un pont tournant servant également à la circulation des voitures.

« Le nouveau bassin offrirait un développement de quais de 2.400 mètres, c'est-à-dire près de trois fois celui du bassin Loubet.

« L'ensemble des quais affectés au commerce deviendrait, après le remplacement du bassin à flot par le nouveau bassin, de :

2.400 m. + 840 m. = 3.240 mètres ;

alors qu'il n'atteint aujourd'hui que :

950 m. + 840 m. = 1.790 mètres.

« Le port de commerce serait, par conséquent, en mesure de faire face à un trafic dépassant le double de celui d'avant-guerre, en tenant compte de la supériorité d'outillage.

« En tablant sur un rendement annuel de 800 tonnes au mètre courant de quai, nous atteignons un chiffre de 2.500.000 tonnes.

« Lorsque, dans un avenir que nous espérons prochain, le nouveau bassin sera devenu insuffisant pour répondre au trafic commercial du port, on pourra construire un second bassin au large et parallèlement à celui dont nous venons de donner la description.

« Le bassin du large aurait un accès direct à la mer par une entrée de 800 mètres ouverte au Nord et située à 400 mètres environ de l'extrémité des jetées du port.

« Un terre-plein de 150 mètres de large séparerait les deux bassins ; il serait coupé par une passe de 30 mètres qui assurerait, du côté du large, le remplissage du bassin intérieur, en même temps que la communication.

« Les quais seraient outillés comme ceux du pre-

mier bassin, et un pont tournant assurerait la liaison des voies ferrées au-dessus de la passe reliant les deux bassins.

« Une digue de 20 mètres de hauteur, semblable à celle établie à l'extérieur du bassin Loubet, protégerait le nouveau port contre les vents du large.

« Trois formes de radoub de 150 et 180 mètres trouveraient un excellent emplacement à l'extrémité sud du bassin du large. Toutefois, si l'on prévoyait que la construction de ce second bassin dût tarder beaucoup, les cales de radoub pourraient être construites dans la partie sud du premier bassin, afin de doter bientôt le port de ces organes indispensables.

« Le bassin du large serait creusé à la cote de 7 mètres dans toute son étendue. Il offrirait un développement de quais de 2.230 mètres, soit une capacité de trafic d'environ 2 millions de tonnes.

« L'ensemble, bassin Loubet, 1er et 2e nouveaux bassins, permettrait de faire face à un trafic commercial de 4.500.000 tonnes, chiffre dépassant toutes les prévisions qu'il est possible de faire aujourd'hui sur le développement du trafic du port.

« Notons que le projet que nous venons d'exposer absorberait, dans le port en eau profonde, toute l'étendue des petits fonds comprise entre le rivage et la souille des transatlantiques. Sa réalisation mettrait, par conséquent, obstacle à toute possibilité d'expansion du mouillage des transatlantiques vers la terre. L'étendue de ce mouillage est déjà beaucoup trop réduite. On ne peut songer à l'enserrer entre deux murs qu'à la condition de lui donner tout le développement nécessaire dans la seule direction qui reste ouverte, c'est-à-dire vers le Nord.

« Nous verrons dans le chapitre du trafic transatlantique quel moyen nous est donné d'étendre le champ de mouillage de la rade abri. Nous tenons à établir déjà la relation qui rattache les deux objets, afin de faire comprendre que sans l'adoption du projet d'achèvement du port extérieur, le projet d'extension du port de commerce devrait être limité à l'établissement du premier bassin, cette solution réduite laissant la possibilité d'étendre la souille des transatlantiques vers la terre par de nouveaux dragages. »

M. Le Garrec continue donc son exposé en étudiant l'avenir du trafic d'escale à Boulogne, et les moyens de lui donner satisfaction en procédant à l'agrandissement du port extérieur.

Les Compagnies transatlantiques allemandes n'existent plus, mais le trafic qu'elles venaient draîner à Boulogne n'a pas disparu pour cela. Les relations avec l'Amérique se renforceront à coup sûr, pour des raisons matérielles autant que pour des raisons morales. Déjà une ligne française est en voie de création à Anvers, à laquelle Boulogne servira sûrement de port d'escale. Le tonnage américain est en train de se développer dans de formidables proportions : les paquebots naviguant sous pavillon étoilé feront sûrement de même. Quant aux compagnies hollandaises, on les reverra avec un trafic intensifié. La Nelson Line reprendra son ancienne escale dès que les circonstances le lui permettront : ses bateaux ont fait à Boulogne pendant la guerre plusieurs voyages pour y apporter des tonnes de viande congelée ; ils recommenceront. Le tunnel sous la Manche rendra « l'escale de Boulogne solidaire de la grande artère mondiale Londres-Paris, et de toute une série de lignes reliant Londres à toutes les grandes

capitales de l'Europe et de l'Orient. » Il faut donc prévoir un activité exceptionnelle dans le transport des voyageurs.

Ces perspectives exigent l'achèvement rapide du port extérieur abandonné en 1887 au beau milieu de son exécution. M. Le Garrec exprime le regret que les travaux en cours pour le prolongement de la digue Carnot n'aient pas été continués lorsque la guerre eut été déclarée ; on aurait pu y employer la main-d'œuvre des prisonniers allemands. Et il ne peut se tenir de constater que le projet de la Chambre de Commerce enferme le port extérieur dans des limites à peine supérieures à celles du programme de 1878, dont l'insuffisance fut reconnue il y a beau temps. A son avis, il faut au contraire porter le plus possible au large le bras de la digue qu'il reste à construire pour achever la fermeture de la rade abri, afin d'étendre le champ de mouillage au maximum, et d'atteindre les grands fonds, pour recevoir le plus grand nombre possible de paquebots. Le mouillage exige de plus une couverture contre les mauvais vents, pour augmenter la sécurité qu'il offre aux navires.

Avant la guerre, une solution présentant de très réels avantages avait été préconisée. « Elle consistait, dit M. Le Garrec, à porter à 700 mètres plus au large, en lui laissant la même orientation N.E.-S.O., la digue Nord dont la Chambre de Commerce projetait la construction. Un passage de 1.000 mètres eût séparé les extrémités des deux digues, et il n'y eût pas eu de raccordement à la côte. Cet ouvrage eût offert un abri excellent par le fond de 10 à 12 mètres contre les vents du O.-N.O. au N.-N.E., sans qu'il soit nécessaire d'opérer aucun dragage.

« Le vice de cette solution est que, si elle parvient à réaliser l'abri contre les vents du Nord, qui règnent en moyenne 30 jours par an, le mouillage de la digue Carnot, qui peut seul servir pendant les 330 jours restants, demeure dans ses étroites limites.

« Les dimensions actuelles de la souille permettent ordinairement d'y recevoir deux paquebots. Après le prolongement de la digue de 400 mètres, sans doute en logerait-on un troisième. Mais ceci ne correspond pas à une extension des services d'escale telle que nous avons le devoir de l'organiser.

« Le projet suivant résout, nous semble-t-il, de la façon la plus satisfaisante les données du problème.

« La construction de la digue Carnot doit être reprise au point où elle en est restée, et poursuivie dans la direction du Nord du monde, c'est-à-dire en faisant un angle de 164° avec l'ancien bras, sur une longueur de 1.500 mètres. Un second bras de digue, d'une longueur de 1.300 mètres, partant de la pointe de la Crèche et dirigé vers l'Ouest, fermerait complètement le mouillage en l'abritant contre les vents dangereux. Les deux digues seraient interrompues de manière que leurs extrémités soient, l'une par rapport à l'autre, dans une direction N.E.-S.O., et laissent entre elles une passe de 500 mètres.

« Ainsi se trouverait réalisée, en même temps que la fermeture de la rade, la protection totale de l'entrée du port contre les mauvais vents du large, que le projet initial de 1898 recherchait. La houle du large, même aux jours où, par vent de N.O., elle déferlerait en pleine passe, s'amortirait dans le vaste bassin compris entre les digues sans créer la moindre agitation à l'extrémité des jetées. On peut prévoir également

que la propagation de la marée se faisant d'un mouvement général régulier, n'apporterait qu'un courant insignifiant en travers des jetées, permettant de pratiquer l'entrée du port à toute heure, même avec les plus grands bateaux.

« Dans les plus fortes marées, au moment où la montée d'eau est au maximum (2 m. 25 en 1 heure), le courant entrant par la passe de 500 mètres donnant accès à la rade-abri ne dépasserait pas un nœud.

« Un mouillage de 10 mètres à basse mer sur toute la longueur du mur Nord-Sud et une largeur de 500 mètres, serait réalisé par des dragages de peu d'importance, puisque le prolongement de la digue actuelle serait bâti sur des fonds de 12 mètres, et que, jusqu'à 500 mètres à l'intérieur, les fonds ne sont pas inférieurs à 7 mètres. Le mouillage accessible aux transatlantiques serait d'une étendue de 180 hectares, soit près de 5 fois l'étendue de la souille actuelle. La nouvelle rade-abri serait protégée contre tous les vents, et capable de recevoir une flotte de 12 à 15 transatlantiques.

« L'apport de sable dans la rade fermée serait certainement inférieur à ce qu'il est actuellement à l'intérieur de la digue Carnot, car dans celle-ci, le courant abonde sans cesse par flot comme par jusant, et l'on a pu remarquer que, depuis la construction de la digue Carnot, le sable de la plage de Wimereux se trouvait emporté vers le Sud. La rade fermée ne recevrait que le sable en suspension dans les eaux du large entrant aux heures de flot, et une part du dépôt des eaux de la Liane qui s'écoulent vers le large à la marée baissante. Il ne paraîtrait nullement justifié d'ouvrir une claire-voie pour le passage du courant

vers les points d'enracinement des deux digues, parce que nous ne ferions ainsi qu'ouvrir l'accès des sables qui, du Nord, viendraient de la plage de Wimereux, et, du Sud, s'écouleraient de la plage du Portel.

« En supposant ce prolongement de 400 mètres de la digue Carnot terminé, le projet d'achèvement du port extérieur tel qu'il vient d'être exposé nécessiterait : 1° la construction d'un mur de 1.500 mètres bâti sur un fond de douze mètres pour compléter la branche N.-S. ; 2° la construction d'un mur de 1.300 mètres bâti sur un fond variant de 0 à 9 mètres constituant la branche E. et O.

« Ces travaux peuvent être grossièrement évalués à 35 millions de francs. »

Voilà pour le programme de M. Le Garrec. Celui de M. le contre-amiral Huguet, plus hardi et plus vaste que les deux précédents, présente cependant un certain nombre d'analogies avec le dernier, notamment en ce qui concerne le port de pêche, les digues à construire pour terminer le port extérieur, et les mouillages des transatlantiques. Il s'inspire de cette idée maîtresse que si le tunnel sous la Manche doit réduire à rien le trafic maritime avec l'Angleterre, il aura par contre « une telle intensité de vie, son ouverture aura de telles conséquences, qu'il y a lieu pour la France de s'en péoccuper, de rechercher comment elle pourra en tirer parti, et enfin, de s'y préparer. »

L'idée est juste. Elle doit devenir féconde.

La ligne Paris-Londres avec ses apports du Midi, et ceux de l'Europe centrale et de l'Orient qu'elle reçoit à Amiens, sera l'une des grandes artères commerciales du monde, une fois le tunnel ouvert à la circulation. M. Sartiaux, qui s'est livré à une étude

approfondie de la question, évalue le trafic futur à plusieurs millions de voyageurs et à plusieurs dizaines de millions de tonnes pour les marchandises.

Il ne faut pas oublier que cette ligne croise à Boulogne le grand mouvement de navigation de la Manche, passage obligatoire du mouvement des pays maritimes, Angleterre, Belgique, Hollande, Allemagne, Russie, Scandinavie. Les lignes transatlantiques qui relient ces pays avec l'Afrique et les deux Amériques auront beaucoup à recevoir du chemin de fer, et s'arrêteront au point de croisement qui leur économisera le plus de temps et de frais.

Ce point est à Douvres, sur la côte anglaise, et à Boulogne sur la côte française. Les deux ports offrent des facilités sensiblement équivalentes ; ils sont tous deux sur la grande voie ferrée projetée. L'Angleterre n'a pas hésité à dépenser près de 100 millions à Douvres, qui détient de ce fait une avance considérable sur Boulogne.

Etant donné l'intérêt évident qu'ont les compagnies transatlantiques à ne faire qu'une relâche dans la Manche, Boulogne comme Douvres, l'un pour la clientèle continentale, l'autre pour la clientèle anglaise, réalisent l'avantage d'être placés de manière à attirer la clientèle transatlantique à l'exclusion des autres escales françaises ou anglaises, en Manche ou au-delà.

Pour que Douvres ne monopolise pas cette clientèle, il faut que la France fasse le nécessaire à Boulogne.

Dernière station continentale du chemin de fer, Boulogne offrira l'économie du passage du tunnel. Les compagnies de navigation seront sûrement sensibles à cet argument. Les compagnies anglaises qui, ainsi qu'on l'a indiqué, comptent reporter à Londres leur

tête de ligne, ne relâcheront certainement pas à Douvres : donc, à Boulogne. La marine américaine, née de la guerre, viendra infailliblement dans la Manche : elle s'y arrêtera là où elle sera attirée par les facilités qui lui seront proposées.

Tenant compte de l'insuffisance des anciens plans Freycinet et Baudin, des profondeurs de 12 à 15 mètres réclamées aujourd'hui par les compagnies transatlantiques, de l'entassement des bateaux de pêche par rangées de 4 et de 6 au fond du port, de l'exiguité des places à quai pour le commerce, d'où résulte une manutention par mètre courant qui est une des plus élevées de France, M. le contre-amiral Huguet a élaboré un plan d'ensemble qui cherche à satisfaire tant de besoins divers, harmonieusement et largement conçu.

Il estime insuffisant le projet de digue Nord établi par la Chambre de Commerce, en ce que, la rade n'étant pas fermée, les bâtiments devraient mouiller à l'abri de cette digue ou à l'abri de la digue Carnot, suivant que les vents souffleront du Nord et de l'Ouest, ou du Sud-Ouest : d'où gêne et compression des services du port. De plus, la grosse mer de Sud-Ouest entrant par l'ouverture laissée entre les deux digues, se briserait contre la digue Nord et rendrait intenable la rade intérieure. On éviterait ce grave désavantage en rétrécissant l'ouverture par une digue, mais la place resterait toujours mesurée en rade. Les sacrifices consentis ne répondraient pas au résultat.

Pour son compte, M. le contre-amiral Huguet reporte plus à l'Ouest le tracé de la digue qui continuera la digue Carnot, une fois terminé le prolongement en cours d'exécution, et la fait suivre, après avoir ménagé une passe de 300 mètres, par une digue en direction

Nord-Est, qu'une autre passe de 800 mètres, faisant face à la précédente, séparerait de la digue Nord. A l'abri de ces ouvrages, on obtiendrait sans autre travail ni dragage une fosse triangulaire de 1.500 mètres de longueur, 500 mètres de largeur, et dix mètres de profondeur à mer basse.

« Cette fosse, lavée par les courants de marée allant de l'une à l'autre passe, s'entretiendrait naturellement, et pourrait être agrandie ultérieurement par des dragages. Les sondages exécutés au mouillage actuel des transatlantiques montrent que la profondeur de 15 mètres peut y être aisément atteinte. Il y a toutes chances qu'il en soit de même dans la partie Nord de la rade ; si on y trouvait de la roche, elle serait sans doute en faible proportion.

« C'est seulement lorsque la rade aura été fermée — ou à peu près — au Sud, que l'on pourra songer à sa fermeture dans le Nord au moyen d'une digue partant de la pointe de la Crèche. Il est vraisemblable qu'elle aura pour effet : 1° de s'opposer à l'ensablement de la rade par le retour de courant qui balaie actuellement la côte depuis Wimereux ; 2° de régulariser les courants de la passe et de supprimer les courants traversiers.

« Mais il conviendrait de réserver une passe profonde, d'au moins 800 mètres de large. Cette largeur est nécessaire : 1° pour assurer aux transatlantiques une large passe pour les cas de brume ou de mauvais temps ; 2e en raison des courants produits par la marée au remplissage et à l'évacuation de la rade ; 3e parce que la houle du Sud-Ouest qui entrera par la passe de 300 mètres aura besoin de s'étendre, sans être arrêtée par aucun obstacle.

« Admettant créée cette rade, qui sera le mouillage normal des transatlantiques en rade (et où l'on obtiendra facilement une surface de 350 hectares avec une profondeur d'eau de 15 mètres à marée basse), ceux-ci abandonnent la fosse créée pour eux sous la digue Carnot, et tous les services du port trouvent place pour s'y loger et s'y agrandir.

« Dans les plans primitfs, une grande traverse de 200 mètres de large s'avançait de plus de 1 kilomètre dans le port en eau profonde. L'idée pourrait en être reprise : au Nord, tout l'espace qui le sépare du chenal du port pourrait être affecté au commerce, aménagé en darses et terre-pleins ; le Sud, face à la digue Carnot, pourrait être affecté aux ateliers et chantiers de construction, de réparation, de démolition, formes de radoub, etc... »

Pour le tracé des darses dont il vient d'indiquer l'emplacement possible, M. le contre-amiral Huguet indique sa préférence pour des quais obliques et pour la suppression des fonds, afin de faciliter les manœuvres d'accostage ; et pour les murs des quais, une construction en plans inclinés avec tablier monté sur pilotis, au lieu du plan vertical, afin que la mer s'y étale et ne s'y brise pas en un dur clapotis.

Prévoyant ensuite l'emplacement qui doit revenir aux chantiers de constructions et de réparations, et aux services commerciaux ; l'élargissement du chenal du port à 150 mètres, l'établissement d'un frigorifique dont l'indispensabilité n'a pas besoin d'être démontrée, M. le contre-amral Huguet réserve, lui aussi, le bassin de la Liane pour l'avenir, et donne peu à peu à la pêche le port actuel, avec le bassin à flot et le bassin Loubet.

« Dans ce cadre général, tous les services du port sont bien groupés par catégories, indépendants les uns des autres, indépendants aussi de la ville de Boulogne dont les intérêts, comme station balnéaire, seraient complètement sauvegardés.

« Les navires d'escale, en relâche ou en refuge, les yachts, ont leur mouillage en face de la ville et du casino, près des passes, sous les digues.

« La pêche a tout le fond du port, à proximité de ses ateliers et de la gare.

« Les services commerciaux et de passagers trouvent dans le Sud du chenal toutes les darses nécessaires avec des quais d'accès facile, en communication aisée avec le chemin de fer, et complètement en dehors de la circulation urbaine.

« Les ateliers de construction, de réparation et de démolition sont à part, au fond et en dehors de la circulation de la rade, desservis par le chemin de fer et nantis d'une darse de remisage. »

L'auteur étudie enfin avec une rigoureuse méthode — qui est, d'ailleurs, une caractéristique de l'ensemble son travail, — les modalités du plan d'exécution, et il montre éloquemment l'intérêt vital qu'il y a pour la France à consentir des sacrifices nécessaires qui ne sont, en réalité, que la graine destinée à produire une plus abondante récolte dans l'avenir.

*
* *

Les programmes que nous venons d'exposer, élaborés par la Chambre de Commerce, par M. Le Garrec sous le patronage de la Ligue Navale, et par M. le contre-amiral Huguet, partent des mêmes principes, reposent sur des bases communes, mais offrent de

notables divergences dans les modalités de l'application. A laquelle des solutions proposées convient-il de se rallier ? Les techniciens et les intéressés ont à donner leur avis, mais à l'heure actuelle, il faut considérer ces programmes surtout comme des bases de discussion. Ils en fournissent d'excellents éléments. Mais il ne faut pas que la discussion se prolonge inutilement. Il existe au moins une certitude : celle de la nécessité de se mettre d'accord, le plus tôt possible, sur une ligne de conduite définitive. L'allure qu'a prise la construction du tonnage mondial doit talonner ceux qui seront chargés de décider. Si l'on songe que les chantiers américains produisent de 4 millions ½ à 5 millions de tonneaux, les chantiers britanniques environ 2 millions ½ de tonneaux, et que le total de la production mondiale atteint à peu près une dizaine de millions, on peut être certain que le chiffre des navires en circulation sur les mers va rapidement progresser, et que ces navires iront là où on sera prêt à les recevoir. Nous avons signalé combien Douvres avait pris d'avance sur Boulogne.

Rappelons qu'en 1913, Boulogne avait depuis longtemps dépassé Calais au point de vue du nombre total de voyageurs transportés, et n'était guère dépassée que par Marseille, mais dans des conditions laissant prévoir que Marseille, à son tour, ne tarderait pas à être supplantée.

Les pourparlers en cours pour l'accroissement des services d'escale permettaient d'envisager de nouvelles possibilités, et déjà Boulogne ne le cédait guère en France, comme port transatlantique, qu'à Cherbourg. Le transit des messageries grande vitesse progressait dans des proportions plus que satisfaisantes.

et si le trafic général ne suivait ces voies que d'assez loin, la faute en revenait uniquement à l'insuffisance notoire des installations maritimes du port. Le trafic par mètre courant de quai atteignait encore une fois des chiffres inusités : près de 600 tonnes en moyenne, et plus de 1.000 tonnes en certains points.

Quant à la pêche, nous en avons assez dit pour montrer le merveilleux essor de cette industrie, l'une des plus intéressantes au point de vue de l'alimentation générale du pays, et sur laquelle, malheureusement, l'esprit « terrien » d'une bonne part de la population ne porte pas suffisamment son attention.

Ces conditions favorables se retrouvent, maintenant que la paix est signée. Déjà pour le 1er semestre de 1919, 4.047 navires ont fréquenté le port ; le tonnage de jauge est de 2.327.367 tonneaux, et le tonnage des marchandises, alors que les transports militaires ont cessé, se maintient cependant à 556.289 tonnes. Quant aux chiffres de passagers pour l'Angleterre, ils sont de 85.820 pour les civils, 244.485 pour les militaires, 28.200 pour les blessés, soit en tout 358.505. Ainsi se dessine très nettement le nouvel essor que prend le trafic maritime boulonnais. Le port n'a pas souffert de la guerre. Il s'est amélioré.

Mais au moins autant que ce présent immédiat, il faut considérer le prochain avenir que va créer le percement du tunnel sous la Manche. Il en résultera pour Boulogne une situation privilégiée. Le port est actuellement en pleine crise de croissance, nous l'avons dit, et les chiffres le prouvent. Il ne faut à aucun prix que cette croissance soit entravée par des insuffisances dans l'outillage ou dans l'aménage-

ment. L'argent qu'il en coûtera pour le mettre au point est de l'argent bien placé. C'est une question d'intérêt national avant même d'être une question d'intérêt local.

Ceux qui ont la charge de l'avenir du port doivent donc, répétons-le, se mettre d'accord dans le plus bref délai possible. L'exemple de Dunkerque montre dans quelle logique, dans quelle harmonie, dans quelle certitude un port doit se développer pour réaliser heureusement son destin. Ici, il ne faut pas hésiter à voir grand. On a trop souvent et trop justement eu l'occasion de reprocher aux Français de nos jours d'être une nation de petits bourgeois. Cette catégorie sociale est certes très intéressante et possède de sérieuses et solides qualités. Mais on peut lui reprocher dans les vues une certaine mesquinerie qui enlève à ses projets la hardiesse heureuse produisant toujours les plus heureux effets, et qui fait que la plupart du temps ils se trouvent dépassés par les évènements. Elle ne sait pas voir grand.

Or, c'est ici ce qu'il faut. L'activité de ses ports est la preuve la plus flagrante de vitalité d'un pays. Lorsqu'ils languissent, c'est comme si, chez un individu, le sang se retirait des extrémités. Lorsqu'ils prospèrent, c'est que tout l'organisme est sain, fonctionne bien, et ne demande qu'à vivre. C'est par l'esprit d'entreprise, par l'imagination, que nous avons le plus de chances de réaliser la plus grande France, celle vers laquelle nous devons tendre de toutes nos forces, si nous voulons conquérir dans le monde une situation matérielle parallèle à la situation morale que nous a value notre attitude pendant la guerre.

CHATEAUROUX. — IMPRIMERIE LANGLOIS

B

La Bibliothèque
Université d'Ottawa

Echéance

Celui qui rapporte un volume après la dernière date timbrée ci-dessous devra payer une amende de cinq sous, plus un sou pour chaque jour de retard.

The Library
University of Ottawa

Date due

For failure to return a book on or before the last date stamped below there will be a fine of five cents, and an extra charge of one cent for each additional day.

DEC 09 '82
NOV 28 '82
MAR 11 2002
MAR 18 2002

CC

a39003 005575864b

CE HE 0557
.F7M3 1920
COO MALO, HENRI. NOS TROIS PO
ACC# 1128614

U D' / OF OTTAWA
COLL ROW MODULE SHELF BOX POS C
333 02 05 12 07 17 4